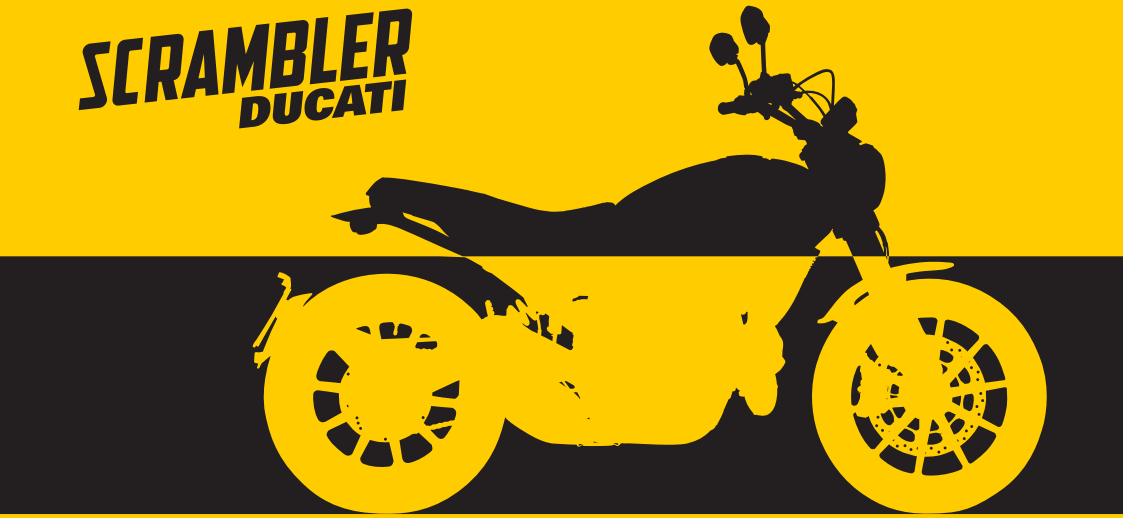
SCRAMBLER
DUCATI



Manuel d'utilisation et entretien

Manuel d'utilisation et entretien

Français

SCRAMBLER DUCATI

Ce manuel est partie intégrante du motocycle et devra accompagner le motocycle pendant toute sa durée de vie. En cas de transfert de propriété, il devra être livré au nouvel acquéreur. Le manuel doit être conservé avec soin : en cas de détérioration ou de perte, demander immédiatement une autre copie à un Concessionnaire ou à un Atelier Agréé Ducati. Les standards de qualité et la sécurité des motocycles Ducati sont constamment mis à jour avec le développement consécutif de nouvelles solutions de design, d'équipements et d'accessoires. Bien que le manuel contienne des informations mises à jour au moment de l'impression, Ducati Motor Holding S.p.A. se réserve le droit d'apporter des modifications à tout moment, sans préavis et sans aucune obligation. C'est pourquoi, il se peut que vous notiez des différences en comparant certaines illustrations avec votre actuel motocycle. Toute reproduction ou divulgation, même partielle, des sujets traités dans le présent manuel, est absolument interdite. Tout droit est réservé à Ducati Motor Holding S.p.A., à laquelle il faudra demander l'autorisation (par écrit) en spécifiant la raison. Pour toute réparation ou simples conseils, veuillez contacter nos centres de service agréés. De plus, notre service d'informations est à la disposition des « Ducatistes » et de tous les passionnés de moto, pour tout conseil et toute suggestion utiles.

Remarque
L'appel est gratuit depuis un téléphone fixe ou mobile.

LIGNE DIRECTE DUCATI

Amusez-vous bien !

Sommaire

Introduction 7
Lignes directrices pour la sécurité 7
Symboles d'avertissement utilisés dans le manuel 8
Usage prévu 9
Obligations du pilote 9
Formation du pilote 10
Vêtement 10
« Best Practices » pour la sécurité 11
Ravitaillement en carburant 13
Conduite à pleine charge 14
Renseignements sur la charge transportable 15
Produits dangereux - avertissements 15
Numéro d'identification du véhicule 17
Numéro d'identification moteur 18
Personnalisations 19

Tableau de bord (Dashboard) 28
Tableau de bord 28
Acronymes et abréviations utilisés à l'intérieur du manuel 32
Dictionnaire Technologique 33
Boutons fonctionnels 34
Réglage / affichage des paramètres 35
Fonctions principales 39
Vitesse véhicule 41
Indication tours moteur (TRS/MN) 42
Fonctions du menu 1 44
Compteur kilométrique (TOT) 45
Compteur kilométrique journalier 1 (TRIP 1) 46
Compteur kilométrique journalier 2 (TRIP 2) 47
Compteur kilométrique journalier réserve carburant (TRIP FUEL) 48
Température air ambiant (AIR) 50
Erreurs 51
Affichage des erreurs 52
Descriptions des erreurs affichées 53
Horloge 57
Température moteur élevée 58
Indication entretien (SERVICE) 59
Indication OIL SERVICE zéro 60
Indication DESMO SERVICE countdown (compte à rebours) 61

Indication DESMO SERVICE 62
Menu de configuration 63
Activation / Désactivation boîtier électronique ABS 66
Tension batterie 69
Réglage retro-éclairage tableau de bord (B.LIGHT) 71
Fonction de réglage de l'horloge (CLOCK) 73
Pin Code 76
Modification du PIN CODE 80
Configuration des unités de mesure 85
Contrôle des feux 92
Le système antidémarrage électronique (immobilizer) 95
Clés 96
Fonctionnement 97
Double des clés 98
Fonction de saisie du PIN CODE pour le déblocage du véhicule 99

Commandes pour la conduite 103
Position des commandes pour la conduite du motocycle 103
Commutateur d'allumage et antivol de direction 104
Commutateur gauche 105
Levier de commande embrayage 106
Commutateur droit 109
Poignée commande des gaz 110
Levier commande frein avant 111
Pédale de commande frein arrière 112
Sélecteur de vitesse 113
Réglage de la position du sélecteur de vitesse et de la pédale de frein arrière 114

Éléments et dispositifs principaux 116
Position sur le motocycle 116
Bouchon réservoir de carburant 117
Serrure selle 118
Béquille latérale 119
Connecteur USB 120
Réglage de l'amortisseur arrière 121

Normes d'utilisation 123
Précautions pour la première période d'usage du motocycle 123
Contrôles avant le démarrage 125
Dispositif ABS 127
Démarrage du motocycle 128

Démarrage et marche du motocycle 130
Freinage 131
Arrêt du motocycle 133
Stationnement 134
Ravitaillement de carburant 135
Accessoires en dotation 136

Opérations d'utilisation et d'entretien principales 137
Contrôle du niveau du liquide des freins 137
Remplacement du filtre à air 138
Contrôle de l'usure des plaquettes de frein 139
Charge de la batterie 140
Lubrification des articulations 144
Réglage du câble de la commande des gaz 145
Contrôle de la tension de la chaîne de transmission 146
Lubrification de la chaîne transmission 148
Remplacement des ampoules des feux du phare avant 149
Remplacement des ampoules des clignotants 152
Orientation du phare 153
Réglage des rétroviseurs 155
Pneus Tubeless 156
Contrôle du niveau d'huile moteur 158
Nettoyage et remplacement des bougies 160
Nettoyage général 161
Longue période d'inactivité 163
Avertissements importants 163

Plan d'entretien programmé 164
Plan d'entretien programmé : opérations à effectuer par le concessionnaire 164
Plan d'entretien programmé : opérations à effectuer par le client 168

Caractéristiques techniques 169
Poids 169
Dimensions 170
Ravitaillements 172
Moteur 173
Distribution 174
Performances 175
Bougies d'allumage 175
Alimentation 175
Freins 175
Transmission 176
Cadre 177

Roues 177
Pneus 177
Suspensions 178
Système d'échappement 178
Couleurs disponibles 178
Circuit électrique 180

Mémorandum entretien périodique 185
Mémorandum entretien périodique 185

Introduction

Lignes directrices pour la sécurité

Nous sommes heureux de vous accueillir parmi les « Ducatistes » et nous vous félicitons de l'excellent choix que vous venez de faire. Nous pensons que vous utiliserez votre nouvelle Ducati non seulement comme moyen de transport habituel, mais aussi pour des longues randonnées. Ducati Motor Holding S.p.A. vous souhaite donc qu'elles soient toujours agréables et ludiques.

Votre motocycle est le fruit d'un travail constant dans la recherche et le développement de Ducati Motor Holding S.p.A. : il est important que le standard de qualité soit maintenu en respectant scrupuleusement le programme d'entretien et en utilisant des pièces détachées d'origine. Le manuel contient des instructions pour l'exécution de petites opérations d'entretien. Les opérations d'entretien les plus importantes sont indiquées dans le manuel d'atelier qui est à la disposition des Ateliers Agréés Ducati Motor Holding S.p.A.

Dans votre intérêt, pour votre sécurité et pour garantir un produit fiable, nous vous conseillons vivement de vous adresser à un Concessionnaire ou à un Atelier Agréé pour toutes les opérations prévues par le plan d'entretien programmé, voir page 164.

Notre personnel, hautement qualifié, dispose des instruments spéciaux et de l'outillage nécessaire pour effectuer toute opération dans les règles de l'art, en n'utilisant que des pièces d'origine Ducati qui garantissent une parfaite interchangeabilité, un bon fonctionnement et une longue durée de vie.

Tous les motocycles Ducati sont livrés avec leur Carnet de Garantie.
La garantie ne sera pas reconnue en cas d'utilisation du motocycle dans des compétitions sportives. L'altération ou la modification, même partielle, de composants comporte la déchéance immédiate du droit de garantie. Des opérations d'entretien erronées ou insuffisantes et l'utilisation de pièces détachées non d'origine ou pas explicitement approuvées par Ducati peuvent comporter l'annulation de la garantie, outre les éventuels dommages ou la perte des performances attendues.

Votre sécurité et la sécurité des autres sont extrêmement importantes, c'est pourquoi Ducati

Motor Holding S.p.A. vous recommande de conduire votre motocycle de façon responsable.
Avant de monter en selle de votre motocycle et de vous mettre en route pour la première fois, lisez attentivement ce manuel du début à la fin et suivez fidèlement les lignes directrices ; cela vous permettra d'avoir toutes les informations relatives au bon emploi et à l'entretien correct. En cas de doute, adressez-vous à un Concessionnaire ou à un Atelier Agréé.

Symboles d'avertissement utilisés dans le manuel

Par rapport aux dangers potentiels auxquels vous-même ou d'autres personnes pourraient s'exposer, on a utilisé différentes formes d'information, à savoir :

- Étiquettes de sécurité appliquées sur le motocycle ;
- Messages de sécurité précédés d'un symbole d'avertissement et d'un des deux termes ATTENTION ou IMPORTANT.

Attention

L'inobservation des instructions indiquées peut déterminer une situation de danger et causer de graves lésions personnelles au pilote ou à d'autres personnes, voire même la mort.

Important

Risque de dommages au motocycle et/ou à ses composants.

Remarque

Informations complémentaires concernant l'opération en cours.

Toutes les indications à DROITE ou à GAUCHE se rapportent au sens de marche du motocycle.

Usage prévu

Attention
Cette moto est conçue pour une utilisation sur route et peut être occasionnellement utilisée en tout chemin. Utilisée dans des conditions pour lesquelles elle n'a pas été conçue (par exemple une utilisation tout terrain) peut entraîner une perte de contrôle et augmenter le risque d'accident.

Attention
Ce motocycle ne doit jamais être utilisé pour tracter une remorque ou atteler un side-car, cela pouvant causer la perte de contrôle du véhicule et par conséquent un accident.

Ce motocycle est conçu pour transporter le pilote et un passager.

Attention
Le poids total du motocycle en ordre de marche avec pilote, passager, bagages et accessoires supplémentaires ne doit pas dépasser 365kg/805lb.

Obligations du pilote
Tous les pilotes doivent être en possession du permis de conduire.

Attention
Conduire sans permis est illégal et puni par la loi. S'assurer d'avoir toujours avec soi le document lorsqu'on s'apprête à utiliser le motocycle. Ne jamais prêter le motocycle à des pilotes inexpérimentés ou dépourvus d'un permis de conduire.

Ne jamais se mettre en route sous l'influence de l'alcool et/ou de drogues.

Attention
Conduire sous l'influence de l'alcool et/ou de drogues est illégal et puni par la loi.

Éviter de prendre des médicaments avant de se mettre en route sans s'être préalablement informé auprès de son propre médecin traitant des effets secondaires.

Attention
Certains médicaments peuvent amener un état de somnolence ou causer d'autres effets qui réduisent les réflexes et la capacité du pilote de contrôler le motocycle avec le risque de provoquer un accident.

Certains pays requièrent une couverture d'assurance obligatoire.

Attention
Vérifier les lois de son propre pays. Souscrire une police d'assurance et conserver avec soin le document avec les autres documents du motocycle.

Pour la sauvegarde de la sécurité du pilote et/ou du passager éventuel, certains pays ont imposé par la loi l'utilisation d'un casque homologué.

Attention
Vérifier les lois de son propre pays ; conduire le motocycle sans casque peut être sanctionné.

Attention
Le fait de ne pas porter le casque, en cas d'accident, augmente le risque de graves lésions physiques, voire même la mort.

Attention
Vérifier que le casque est conforme aux spécifications de sécurité : il doit donner une visibilité élevée, être de taille appropriée à la tête, porter l'étiquette de certification spécifique du pays d'origine. Les lois qui régissent la circulation routière varient selon le pays. Vérifier les lois en vigueur dans son propre pays avant de se mettre en route avec le motocycle et toujours s'y conformer.

Formation du pilote

Beaucoup d'accidents sont dus à l'inexpérience du pilote du motocycle. La conduite, les manœuvres et les freinages doivent être effectués différemment des autres véhicules.

Attention
L'impréparation du pilote ou l'usage impropre du motocycle peut causer la perte de contrôle, la mort ou de graves dommages.

Vêtement

L'habillement de moto revêt une importance considérable au point de vue de la sécurité ; le

motocycle ne donne pas la possibilité de protéger la personne des chocs aussi bien qu'une automobile.

L'habillement approprié consiste en : un casque, une protection pour les yeux, des gants, des bottes, une veste à manches longues et un pantalon long.

- Le casque doit avoir les caractéristiques indiquées à page 9, si le modèle du casque ne prévoit pas l'écran, mettre des lunettes adéquates.
- Les gants doivent être à 5 doigts, en cuir ou en matériau résistant à l'abrasion.
- Les bottes ou les chaussures de moto doivent avoir des semelles antidérapantes et une protection chevilles.
- La veste et le pantalon, ou même la combinaison une pièce de protection, doivent être en cuir ou en matériau résistant à l'abrasion et de couleur avec inserts nettement visibles.

Important

En tout cas éviter d'utiliser des vêtements ou des accessoires flottants susceptibles de se prendre dans les organes de la moto.

Important

Pour la sécurité ce type de vêtement doit être utilisé en été et en hiver.

Important

Pour la sécurité du passager faire en sorte qu'il utilise lui aussi des vêtements appropriés.

« Best Practices » pour la sécurité

Avant, pendant et après l'utilisation ne jamais oublier de suivre de simples opérations très importantes pour la sécurité des personnes et le maintien de l'efficacité totale du motocycle.

Important

Pendant la période de rodage il faut respecter scrupuleusement les indications reprises dans le chapitre « Normes d'utilisation » de ce manuel. L'inobservation de ces règles dégage Ducati Motor Holding S.p.A. de toute responsabilité en cas de dommages au moteur ou de réduction de sa durée de vie.

Attention
Ne pas se mettre en route avec la moto sans avoir la maîtrise des commandes qu'il suffit pour les utiliser pendant la conduite.

Avant tout démarrage effectuer les contrôles prévus dans ce manuel (voir page 128).

Attention
L'inexécution des contrôles peut porter préjudice au motocycle ou être la cause de lésions graves au pilote et/ou passager éventuel.

Attention
Démarrer le moteur en plein air ou dans un lieu aéré de manière adéquate : il est interdit de démarrer le moteur dans un lieu clos.
Les fumées d'échappement sont toxiques et peuvent causer la perte de conscience, voire la mort en très peu de temps.
Pendant la marche le pilote doit prendre des positions appropriées et s'assurer que le passager fait la même chose.

Important
Le pilote doit TOUJOURS tenir ses mains sur le guidon.

Important
Le pilote et le passager doivent appuyer les pieds sur les repose-pieds lorsque le motocycle roule.

Important
Le passager doit se tenir toujours des deux mains aux poignées relatives du cadre sous la selle.

Important
Faire très attention dans les carrefours, à la sortie des propriétés privées ou des parkings et sur les bretelles d'accès aux autoroutes.

Important
Rester bien visible en évitant de rouler dans « l'angle mort » des véhicules qui précèdent.

Important
TOUJOURS signaler et suffisamment à l'avance, avec les clignotants, tout changement de direction ou de voie.

Important
Garer le motocycle en le mettant sur la béquille latérale dans un lieu à l'abri des chocs. Ne jamais garer le motocycle sur un sol accidenté ou instable car il pourrait tomber.

Important
Contrôler périodiquement les pneus pour détecter des coupures ou fissures, surtout sur les flancs, des gonflements ou des taches évidentes et étendues qui révèlent des dommages à l'intérieur ; les remplacer en cas de dommages graves.
Ôter les graviers ou autres corps étrangers restés captifs des sculptures du pneu.

Attention
Le moteur, les tuyaux d'échappement et les silencieux restent chauds longtemps, même après avoir arrêté le moteur ; prendre garde qu'aucune partie du corps ne touche le système d'échappement et veiller à ne pas garer le motocycle à proximité de matières inflammables (y compris le bois, les feuilles, etc.).

Attention
Lorsqu'on laisse le motocycle sans surveillance, toujours retirer la clé de contact et la conserver dans un lieu inaccessible aux personnes inaptes à l'utilisation de la moto.

Ravitaillement en carburant
Effectuer les opérations de ravitaillement en plein air et avec le moteur arrêté.
Ne jamais fumer ni utiliser des flammes libres pendant le ravitaillement.
Veiller à ne pas faire couler du carburant sur le moteur ou sur le tuyau d'échappement.
Pendant le ravitaillement ne pas remplir complètement le réservoir : le niveau de carburant

doit rester au-dessous du trou de remplissage dans le puisard du bouchon.
Pendant le ravitaillement éviter autant que possible d'inhaler des vapeurs de carburant et que celui-ci entre en contact avec les yeux, la peau ou les vêtements.

Attention
Le motocycle est compatible seulement avec des carburants ayant un contenu maximum d'éthanol de 10 % (E10).
L'utilisation de carburants avec des pourcentages d'éthanol supérieurs à 10 % est interdite. L'utilisation de ces carburants peut gravement endommager le moteur et les composants du motocycle. L'utilisation de carburants avec des pourcentages d'éthanol supérieurs à 10 % entraîne l'annulation de la garantie.

Attention
En cas de malaise causé par une inhalation prolongée de vapeurs de carburant, rester à l'air libre et consulter le médecin traitant. En cas de contact avec les yeux, les rincer abondamment à l'eau ; en cas de contact avec la peau, se laver immédiatement avec de l'eau et du savon.

Attention
Le carburant est hautement inflammable ; en cas de déversement accidentel sur les vêtements, se changer.

Conduite à pleine charge
Ce motocycle a été conçu pour parcourir de longues distances à pleine charge, en toute sécurité.
La répartition des poids sur le motocycle est très importante afin de ne pas compromettre la sécurité et d'éviter de se trouver en difficulté lors de manœuvres rapides et soudaines ou sur des chaussées déformées.

Attention
La vitesse maximale admise avec les valises latérales et le top case ne doit pas dépasser les 130 Km/h et en tout cas elle doit respecter les limites prévues par la loi.

Attention
Ne pas dépasser le poids total admis du motocycle et faire attention aux informations sur la charge transportable qui suivent.

Renseignements sur la charge transportable

Important
Placer le bagage ou les accessoires les plus lourds dans une position du motocycle aussi basse et centrale que possible.

Important
Ne pas fixer d'objets volumineux et lourds sur le té supérieur ou sur le garde-boue avant, car ils causeraient une instabilité dangereuse du motocycle.

Important
Fixer solidement le bagage aux structures du motocycle ; un bagage mal fixé risque de compromettre la stabilité du motocycle.

Important
Ne pas insérer des objets à transporter dans les interstices du cadre car ils pourraient gêner les organes en mouvement du motocycle.

Attention
Veiller à ce que les pneus soient gonflés à la pression indiquée et en bon état.

Se référer au paragraphe « Pneus » à page 156.

Produits dangereux - avertissements

Huile moteur usagée

Attention
Les contacts fréquents et prolongés de l'huile moteur usagée avec la peau peuvent être à l'origine de cancer épithélial. En cas de manipulation quotidienne d'huile moteur usagée, il est conseillé de se laver soigneusement les mains à l'eau et au savon aussitôt après son maniement. Garder hors de la portée des enfants.

Poussière des freins

Ne jamais nettoyer l'ensemble freins à l'air comprimé ou à l'aide de brosses sèches.

Liquide de frein

Attention
Le liquide de frein est corrosif et peut causer des dommages au contact des parties en plastique, en caoutchouc ou peintes de la moto. Avant de procéder à l'entretien du système, poser un chiffon d'atelier propre sur ces parties chaque fois que l'on procède à l'exécution des opérations de service. Garder hors de la portée des enfants.

Attention
Le liquide utilisé dans le système de freinage est corrosif. En cas de contact accidentel avec les yeux ou la peau, laver abondamment à l'eau courante la partie concernée.

Liquide de refroidissement

Dans certaines conditions, l'éthylène glycol présent dans le liquide de refroidissement du moteur est combustible et sa flamme est invisible. En cas de combustion de l'éthylène glycol, bien que sa flamme soit invisible, il pourrait provoquer des brûlures graves.

Attention
Éviter de verser le liquide de refroidissement du moteur sur le système d'échappement ou sur toute partie du moteur.

Numéro d'identification du véhicule

Remarque
Ces chiffres identifient le modèle du motocycle et sont indispensables pour la commande de pièces détachées.

Il est conseillé de noter le numéro de cadre (Fig. 1) du motocycle dans l'espace ci-dessous.

Cadre N°.

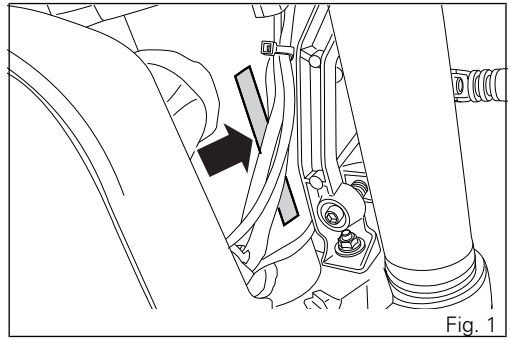


Fig. 1

Numéro d'identification moteur

Remarque
Ces chiffres identifient le modèle du motocycle et sont indispensables pour la commande de pièces détachées.

Il est conseillé de noter le numéro de moteur (Fig. 2) du motocycle dans l'espace ci-dessous.

Moteur N°

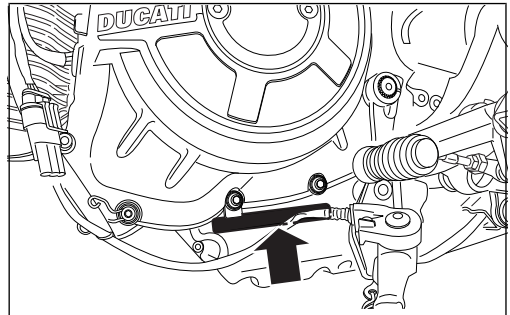


Fig. 2

Personnalisations

Chaque version est une personnalisation du SCRAMBLER.
Le SCRAMBLER est présenté avec quatre personnalisations différentes :

- ICON (A)
- URBAN ENDURO (B)
- FULL THROTTLE (C)
- CLASSIC (D)

Les informations contenues dans ce manuel se réfèrent au Scrambler ICON. Les informations se référant aux autres personnalisations (URBAN ENDURO, FULL THROTTLE, CLASSIC) sont indiquées seulement si elles diffèrent des informations du Scrambler ICON.

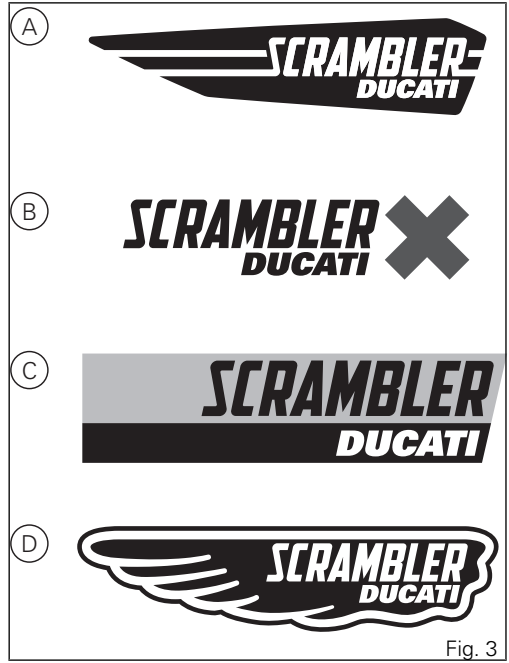


Fig. 3

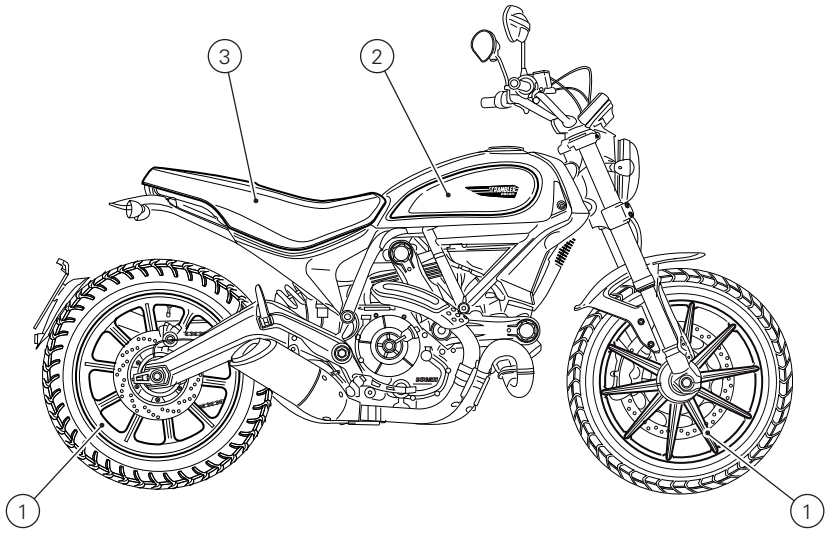


Fig. 4

ICON

1) Jantes en alliage léger à 10 branches
2) Logo adhésif dédié
3) Selle dédiée

URBAN ENDURO

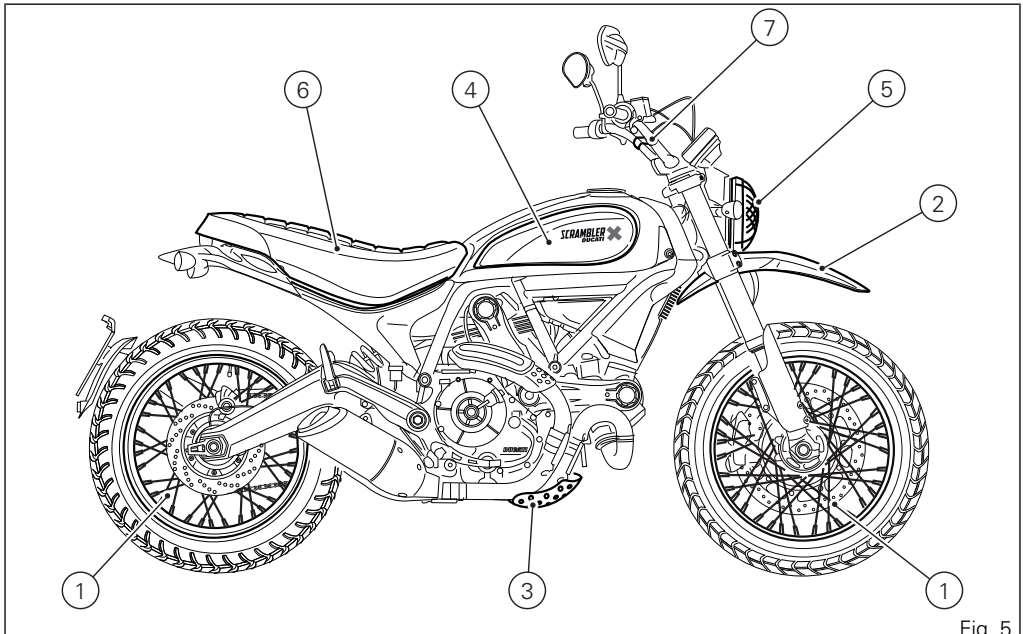


Fig. 5

URBAN ENDURO

1) Jantes à rayons
2) Garde-boue avant haut
3) Sous-carter d'huile
4) Logo adhésif dédié
5) Grille phare en dotation
6) Selle dédiée
7) Traverse guidon
8) Couvre-tige de la fourche avant

FULL THROTTLE

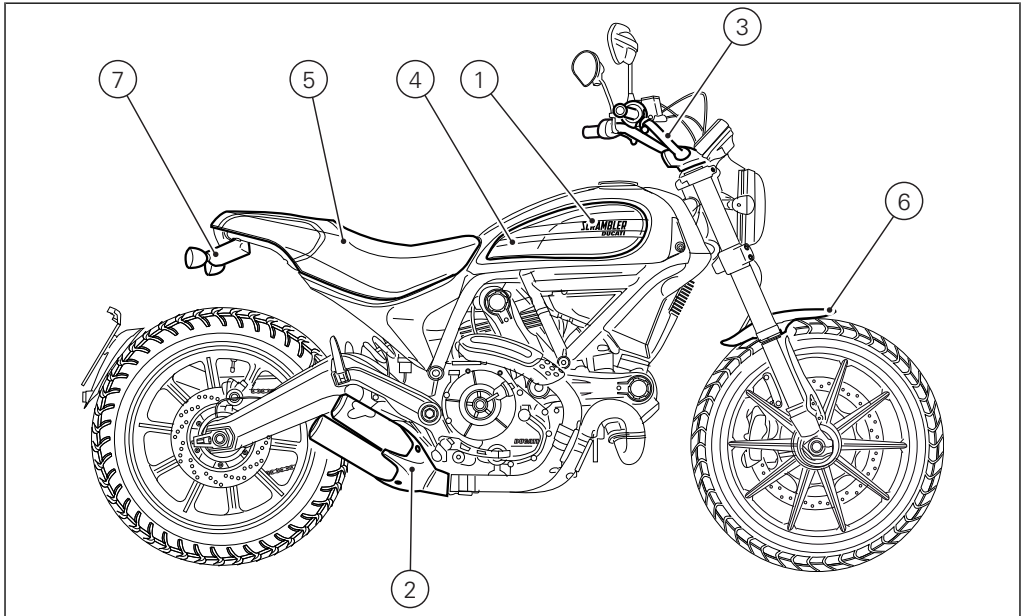


Fig. 6

FULL THROTTLE

1) Logo adhésif dédié
2) Embout d'échappement en dotation (Termignoni)
3) Guidon bas
4) Joues anodisées noires
5) Selle racing dédiée
6) Garde-boue avant court
7) Clignotants arrière et sans bavette garde-boue

CLASSIC

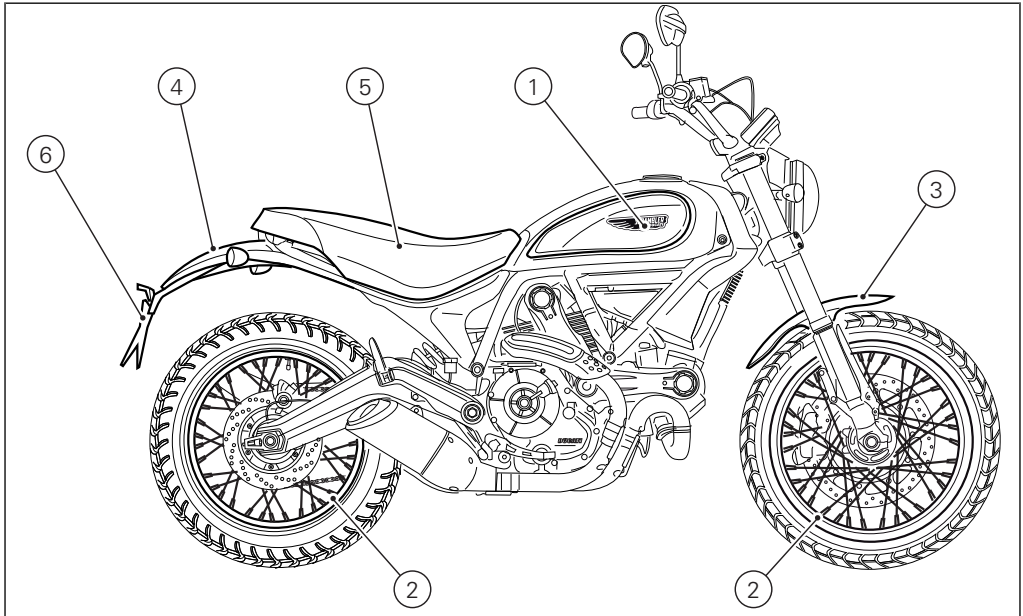


Fig. 7

CLASSIC

1) Logo à épaisseur dédié
2) Jantes à rayons en aluminium
3) Garde-boue avant satiné long en aluminium
4) Garde-boue arrière satiné long
5) Selle dédiée
6) Support de plaque d'immatriculation haut

Tableau de bord (Dashboard)

Tableau de bord

1) LCD.
2) COMPTE-TOURS (trs/mn).
Il indique le régime du moteur en tours par minute.
3) TÉMOIN POINT MORT N (VERT).
Il s'allume quand le sélecteur est au point mort.
4) TÉMOIN FEU DE ROUTE (BLEU).
Il s'éclaire pour indiquer que les feux de route sont allumés et lors de l'activation de l'appel de phares.
5) TÉMOIN PRESSION HUILE MOTEUR (ROUGE).
Il s'allume lorsque la pression de l'huile moteur est insuffisante. Il doit s'allumer lors du « KEY ON », mais doit s'éteindre quelques secondes après le démarrage du moteur. Ce témoin peut s'allumer brièvement si le moteur est très chaud, mais il devrait s'éteindre lorsque le régime de rotation augmente.

Important
Ne pas utiliser le motocycle si le témoin HUILE MOTEUR reste allumé pour ne pas risquer d'endommager le moteur.

6) TÉMOIN DE RÉSERVE DE CARBURANT (JAUNE AMBRE).
Il s'allume quand il reste environ 4 litres de carburant dans le réservoir (réserve).
7) TÉMOINS CLIGNOTANTS (VERT).
Un témoin s'allume et clignote quand le clignotant correspondant est en fonction ; quand les témoins clignotent en même temps, la fonction HAZARD est active.
8) TÉMOIN « DIAGNOSTIC MOTEUR / VÉHICULE - EOBD » (JAUNE AMBRE).
Il s'allume suite à des erreurs « moteur » et/ou « véhicule » et, dans certains cas, pour signaler le blocage du moteur.

9) TÉMOINS ABS (ABS) (JAUNE AMBRE).

Il s'allume pour indiquer que l'ABS est désactivé ou hors service.

Moteur arrêté / vitesse inférieure à 5 km/h		
Témoin éteint	**Témoin clignotant**	**Témoin fixe**
-	ABS désactivé par la fonction « ABS » du menu	ABS activé, mais pas encore en service
Moteur en marche / vitesse inférieure à 5 km/h		
Témoin éteint	**Témoin clignotant**	**Témoin fixe**
-	ABS désactivé par la fonction « ABS » du menu	ABS activé, mais pas encore en service
Moteur en marche / vitesse supérieure à 5 km/h		
Témoin éteint	**Témoin clignotant**	**Témoin fixe**
ABS activé et en service	ABS désactivé par la fonction « ABS » du menu	ABS désactivé et hors service à cause d'un problème

10) OVER REV / DISSUASION SYSTÈME ANTIDÉMARRAGE ÉLECTRONIQUE / ANTIVOL (ROUGE)

	Over rev
Aucune intervention	Témoin OFF
Premier seuil (nombre de TRS/MN avant l'intervention du limiteur)	Témoin ON fixe
Limiteur	Témoin ON clignotant

Remarque

Chaque réglage de la Centrale Commande Moteur peut avoir une configuration différente des seuils précédant l'intervention du limiteur et du limiteur lui-même.

	Système antidémarrage électronique
Véhicule en Key On	Témoin OFF
Véhicule en Key Off	Témoin ON clignotant
Véhicule en Key Off depuis plus de 12 heures	Témoin OFF

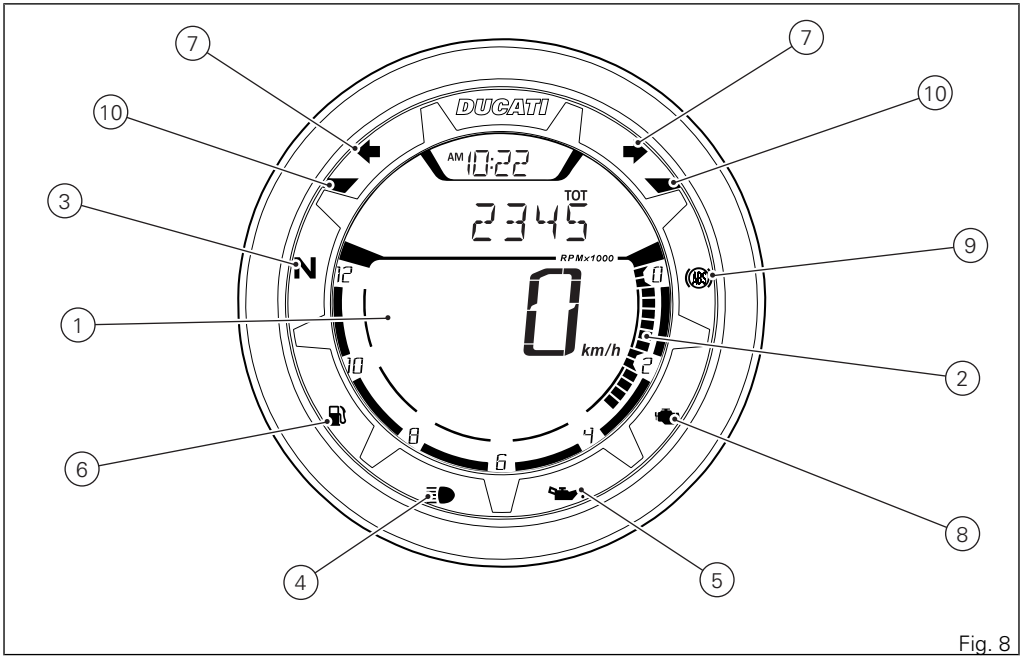


Fig. 8

Acronymes et abréviations utilisés à l'intérieur du manuel

ABS
Antilock Braking System
CAN
Controller Area Network
DDA
DUCATI Data Acquisition
DSB
Dashboard
ECU
Engine Control Unit

Dictionnaire Technologique

Antilock Braking System (ABS) 9M

L'ABS 9M est un système de toute dernière génération à deux canaux, qui exécute un freinage intégral avec contrôle du levage de la roue arrière pour garantir non seulement des distances d'arrêt inférieures, mais aussi une plus grande stabilité en cours de freinage.

Boutons fonctionnels

1) BOUTON DE COMMANDE UP « ▲ »
Bouton utilisé pour l'affichage et le réglage des paramètres du tableau de bord avec position « ▲ ».
2) BOUTON DE COMMANDE DOWN « ▼ »
Bouton utilisé pour l'affichage et le réglage des paramètres du tableau de bord avec position « ▼ ».
3) BOUTON D'APPEL DE PHARES FLASH
Le bouton a la fonction d'appel de phare.
4) BOUTON DE DÉSACTIVATION DES CLIGNOTANTS
Le bouton qui sert normalement à désactiver les clignotants peut être aussi utilisé pour la fonction CONFIRMER MENU, sélection du style de conduite.
Maintenir ce bouton enfoncé pendant 3 secondes vers le côté gauche pour activer la fonction « Hazard » (4 clignotants).

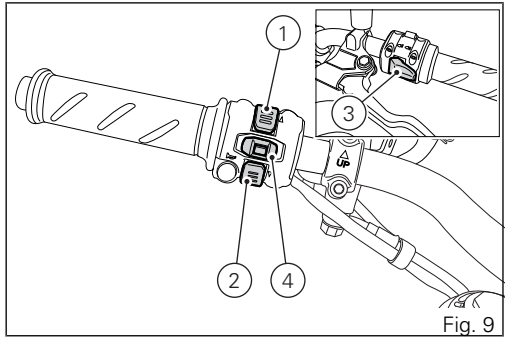


Fig. 9

Réglage / affichage des paramètres

Lors du Key On le Tableau de Bord se comporte de la façon suivante :

- allume le rétro-éclairage de l'afficheur ;
- le compte-tours s'active en augmentant de 0 à 12000 et en revenant à 0 ;
- les chiffres de la vitesse du véhicule s'activent en indiquant un compte à rebours qui de 0 arrive à 300 et revient ensuite à 0 ;
- les témoins s'allument en séquence de droite vers la gauche.

À la fin du contrôle le tableau de bord affiche la page-écran principale (« page-écran standard ») en indiquant les fonctions prévues et en allumant éventuellement les témoins de signalisation.

Si durant cette phase de contrôle, la vitesse du motocycle dépasse 20 km/h (vitesse réelle), le tableau de bord interrompt :

- le contrôle de l'afficheur et affiche la page-écran standard avec les informations mises à jour ;
- le contrôle des témoins et laisse allumés seulement ceux qui sur le moment sont réellement actifs.

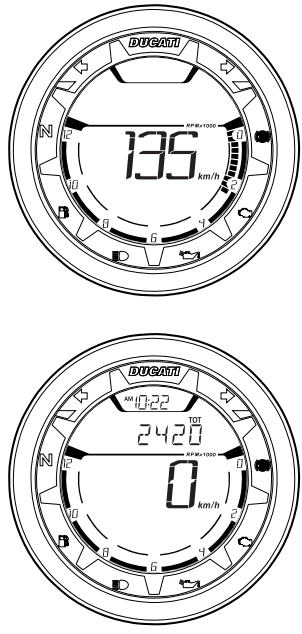


Fig. 10

Les informations disponibles dans la page-écran principale sont :

1) Tours du moteur.
2) Vitesse véhicule.
3) MENU 1 (Compteur kilométrique, Compteur kilométrique journalier 1, Compteur kilométrique journalier 2, Compteur kilométrique journalier réserve de carburant, Température de l'air, Indication des erreurs seulement si présentes).
4) Horloge.
5) Indication SERVICE (seulement si actif).
6) Menu de configuration.
7) État béquille latérale.

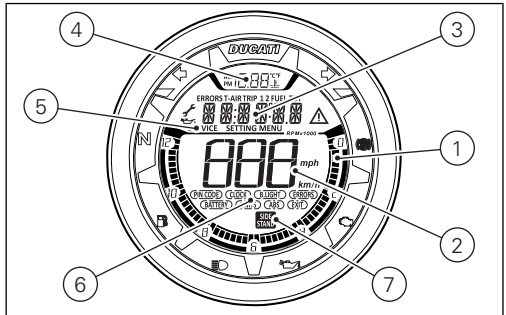


Fig. 11

Dans la page-écran principale en appuyant sur le bouton (2) du commutateur gauche il est possible d'afficher les informations du Menu 1.

- Compteur kilométrique (TOT) ;
- TRIP 1 ;
- TRIP 2 ;
- TRIP FUEL (quand la fonction est active) ;
- T – AIR.

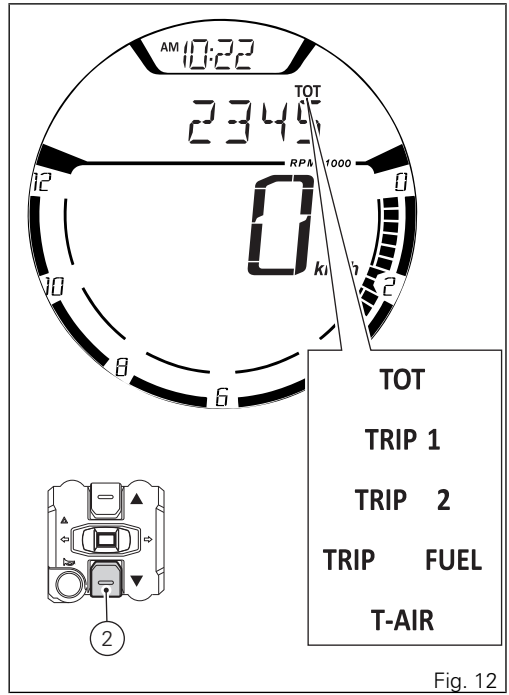


Fig. 12

Le tableau de bord garde en mémoire les réglages du Menu 1 en usage lors du KEY OFF. Au KEY ON suivant, les pages précédemment mises en mémoire dans le Menu 1 s'affichent.
En cas d'arrêt soudain (coupure soudaine de l'alimentation), au prochain KEY ON le tableau de bord affiche les paramètres par défaut :

- page prise par défaut Menu 1 = Compteur kilométrique (TOT).

Lors du KEY ON, pour chaque visualisation, le tableau de bord affiche la page « Compteur kilométrique » au Menu 1 pendant 10 secondes, et passe ensuite à la page enregistrée lors du KEY OFF précédent.

En maintenant enfoncé pendant 3 secondes le bouton (2) à la vitesse réelle du véhicule <= (inférieure ou égale à) 20 km/h, on entre dans le Menu de Configuration où il est possible d'effectuer la programmation des fonctions.

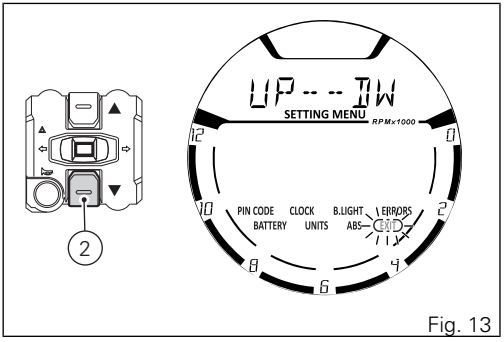


Fig. 13

Important
Le MENU DE CONFIGURATION est accessible uniquement si la vitesse réelle du véhicule est <= (inférieure ou égale à) 20 km/h. Une fois entré dans le MENU DE CONFIGURATION à une vitesse réelle du véhicule qui dépasse 20 Km/h, le tableau de bord quitte ce Menu automatiquement et affiche la Page-écran standard.

Fonctions principales

Les fonctions affichées dans la Page-écran standard sont :

Principales

- Vitesse véhicule
- Indication tours moteur TRS/MN
- dans le Menu 1 sont affichées les fonctions suivantes :
  - Compteur kilométrique (TOT)
  - Compteur kilométrique journalier 1 (TRIP 1)
  - Compteur kilométrique journalier 2 (TRIP 2)
  - Compteur kilométrique journalier réserve de carburant (TRIP FUEL)
  - Température air ambiant extérieur (AIR)
  - Horloge

Secondaires

- Indication entretien (SERVICE)
- Indication ERREURS

Les fonctions du Menu de Configuration pouvant être modifiées par l'utilisateur sont :

- PIN CODE (activation et modification PIN CODE) ;
  CLOCK (Clock - réglage horloge) ;
  LIGHT (réglage du retro-éclairage) ;
  BATTERY (indication tension de la batterie) ;
  UNITS (configuration des unités de mesure des paramètres) ;
  ABS (activation - désactivation Boîtier électronique ABS) ;
  EXIT (pour quitter le menu de configuration)

Vitesse véhicule

Cette fonction permet l'affichage de l'indication de la vitesse du véhicule (km/h ou mph selon l'application spécifique).
Le tableau de bord reçoit l'information de la vitesse réelle du véhicule (calculée en km/h) et visualise sur l'afficheur la donnée majorée de 5 % et convertie en l'unité de mesure établie (km/h ou mph).
La vitesse maximale affichée est 299 km/h (186 mph).

Des tirets « - - - » et l'unité de mesure établie sont affichés si :

- la vitesse est supérieure à 299 km/h ou 186 mph, ou si le tableau de bord ne reçoit pas la donnée de la vitesse (« - - - » allumés fixes) ;
- le transmetteur de vitesse arrière est en état d'erreur (« - - - » clignotants).

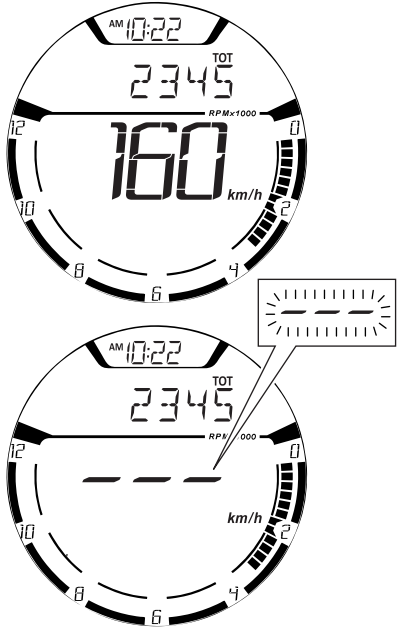


Fig. 14

Indication tours moteur (TRS/MN)

Cette Fonction permet de visualiser les tours moteur. Le tableau de bord reçoit l'information des tours moteur et affiche la donnée.
La donnée est visualisée avec l'allumage de la droite vers la gauche des traits du graphique en barres correspondant au nombre de tours moteur.

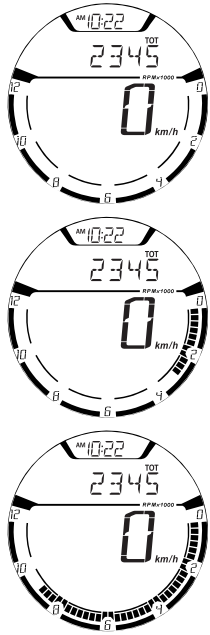


Fig. 15

Les seuils d'approche au limiteur des tours sont :
1er seuil 8 900 trs/mn (A)
Lorsque l'on atteint le seuil d'approche du limiteur (B) les témoins commencent à clignoter.

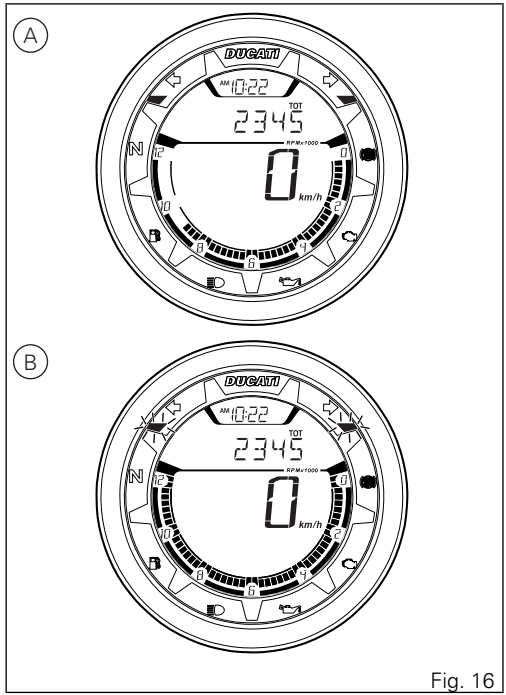


Fig. 16

Fonctions du menu 1

Les fonctions du MENU 1 sont :

- Compteur kilométrique (TOT) ;
- Compteur kilométrique journalier 1 (TRIP 1) ;
- Compteur kilométrique journalier 2 (TRIP 2) ;
- Compteur kilométrique journalier réserve de carburant (TRIP FUEL) ;
- Température air ambiant (T-AIR).

En appuyant sur le bouton (2) il est possible d'afficher les fonctions du MENU 1.

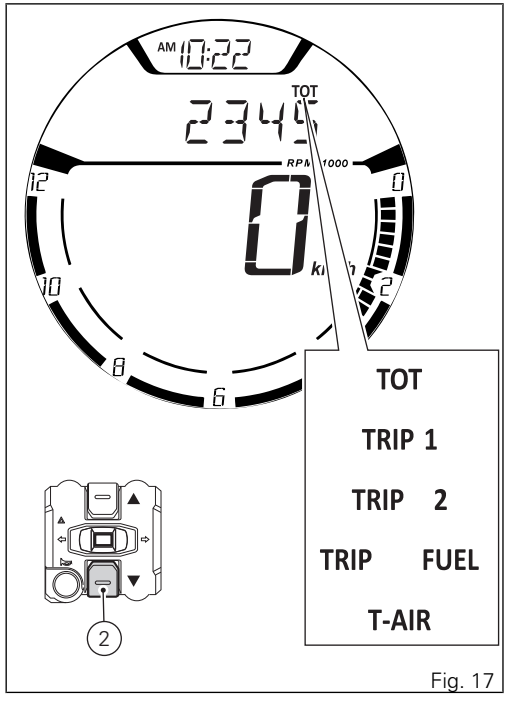


Fig. 17

Compteur kilométrique (TOT)

Le compteur kilométrique compte et affiche avec l'unité de mesure établie (kilomètres ou milles) la distance totale parcourue par le motocycle.
Le nombre de kilomètres ou milles correspondant au compteur kilométrique est affiché avec l'indication « TOT » et l'indication de l'unité de mesure. Au cas où l'on atteindrait la valeur maximale (199 999 km ou 199 999 mi), le tableau de bord affiche cette valeur en permanence.
La valeur du compteur kilométrique est mémorisée en permanence et en aucun cas il n'est possible d'effectuer la mise à zéro.

Au niveau d'une coupure de l'alimentation (Battery OFF) la donnée n'est pas perdue.

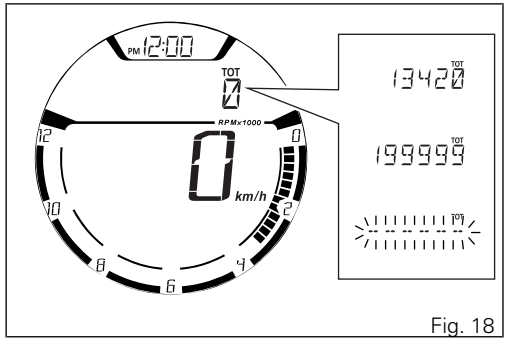


Fig. 18

Remarque

Lors du Key-ON le tableau de bord affiche toujours l'indication « Compteur kilométrique » pendant 10 secondes, pour passer ensuite à l'affichage de la page relative aux paramètres utilisateur.

Remarque

Si la fonction Compteur kilométrique affiche des tirets clignotants « ----- » veuillez contacter un Concessionnaire ou un Atelier Agréé Ducati.

Compteur kilométrique journalier 1 (TRIP 1)

Le compteur kilométrique journalier compte et affiche avec l'unité de mesure établie (kilomètres ou milles) la distance journalière parcourue par le motocycle.
Si la donnée augmente et dépasse la valeur maximale de 9 999,9 km ou 9 999,9 mi, le compteur est mis à zéro automatiquement et le comptage repart de zéro.
Si l'on appuie sur le bouton (1) pendant 3 secondes au cours de l'affichage du compteur kilométrique journalier, la donnée correspondant au TRIP 1 est mise à zéro.
Le compteur du TRIP 1 est mis à zéro automatiquement même en cas de modification manuelle des unités de mesure du système ou bien en cas de coupure de l'alimentation (batterie qui n'alimente pas) : le comptage repart de zéro en tenant compte des nouvelles unités de mesure établies.

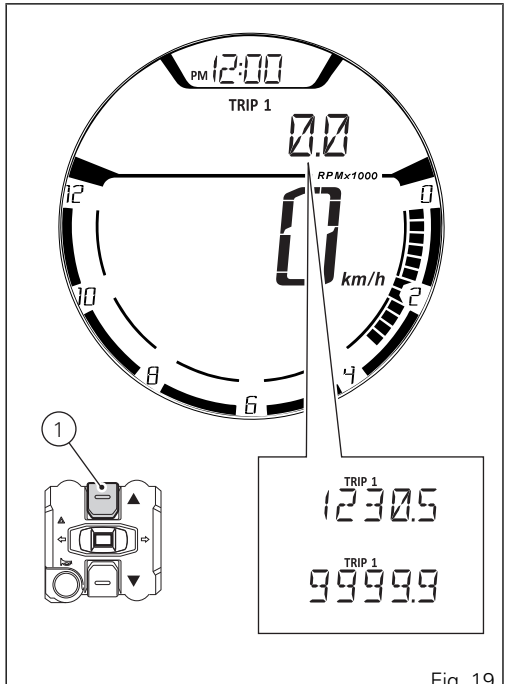


Fig. 19

Compteur kilométrique journalier 2 (TRIP 2)

Le compteur kilométrique journalier compte et affiche avec l'unité de mesure établie (kilomètres ou milles) la distance journalière parcourue par le motocycle.
Si la donnée augmente et dépasse la valeur maximale de 9 999,9 km ou 9 999,9 mi, le compteur est mis à zéro automatiquement et le comptage repart de zéro.
Si l'on appuie sur le bouton (1) pendant 3 secondes au cours de l'affichage du compteur kilométrique journalier, la donnée correspondant au TRIP 2 est mise à zéro.
Le compteur du TRIP 2 est mis à zéro automatiquement même en cas de modification manuelle des unités de mesure du système ou bien en cas de coupure de l'alimentation (batterie qui n'alimente pas) : le comptage repart de zéro en tenant compte des nouvelles unités de mesure établies.

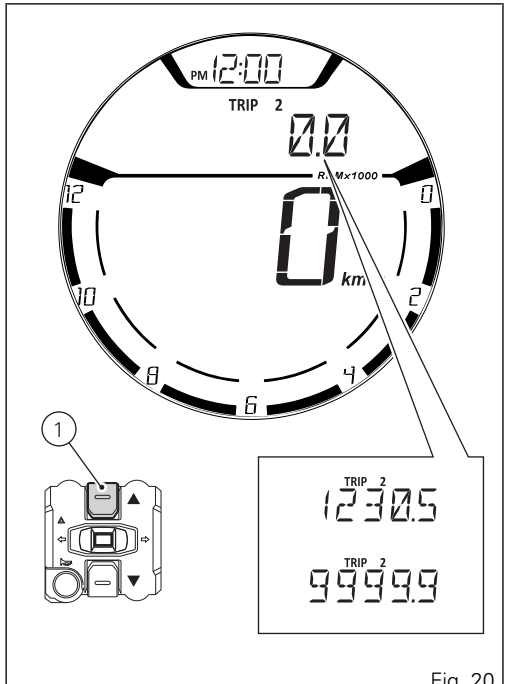


Fig. 20

Compteur kilométrique journalier réserve carburant (TRIP FUEL)

Le compteur kilométrique journalier réserve de carburant compte et affiche avec l'unité de mesure établie (kilomètres ou milles) la distance parcourue par le motocycle sur la réserve (distance parcourue par le motocycle depuis l'allumage du témoin réserve de carburant).

Quand le Témoin Réserve de Carburant (A) s'allume, l'afficheur visualise automatiquement la fonction TRIP FUEL, indépendamment de la fonction affichée sur le moment ; par la suite il est toutefois possible d'effectuer l'affichage à défilement des autres fonctions du Menu en appuyant sur le bouton (2).

L'information sera conservée en mémoire tant que le motocycle sera sur la réserve, même après avoir coupé le contact (Key-OFF). Le comptage s'interrompt automatiquement quand le motocycle ne roule plus sur la réserve.

Si la donnée augmente et dépasse la valeur maximale 9 999,9 km ou 9 999,9 mi, le compteur est mis à zéro automatiquement et le comptage repart de zéro.

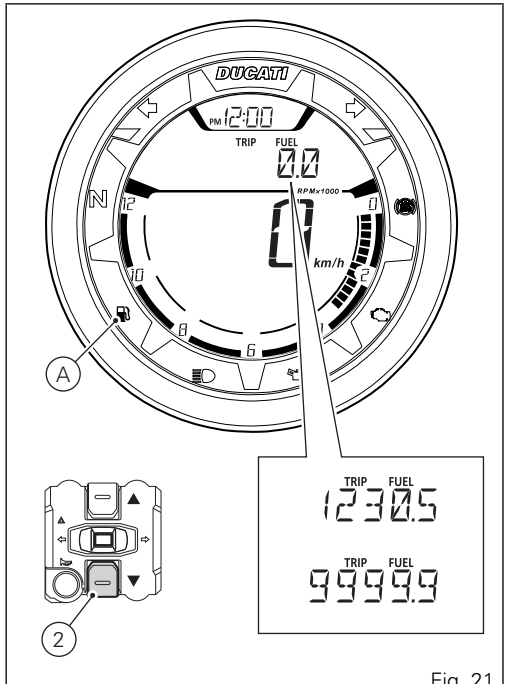


Fig. 21

Remarque

Si à n'importe quel moment les unités de mesure du système sont changées ou une coupure de l'alimentation a lieu (Battery Off), la distance parcourue est remise à zéro et le comptage redémarre de zéro (en tenant compte des nouvelles unités de mesure éventuellement saisies).

Température air ambiant (AIR)

Le tableau de bord affiche la température ambiante avec l'unité de mesure (°C ou °F) établie, l'indication de l'unité de mesure établie et l'indication « T-AIR ». La donnée de température est affichée si elle est comprise entre -39 °C et +124 °C (ou entre -38 °F et +255 °F). Pour des valeurs de température différentes (< inférieures à -39 °C (-38 °F) ou > supérieures à +124 °C (+255 °F)), l'afficheur visualise trois tirets « - - - » fixes et l'unité de mesure.
En cas d'erreur de la sonde de température air, le tableau de bord affiche comme valeur de température air trois tirets « - - - » clignotants et l'unité de mesure ; le témoin EOBD s'allume.

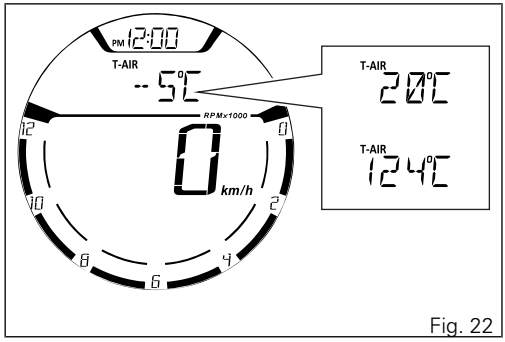


Fig. 22

Remarque

Motocycle arrêté, la chaleur du moteur peut influer sur l'indication de la température.

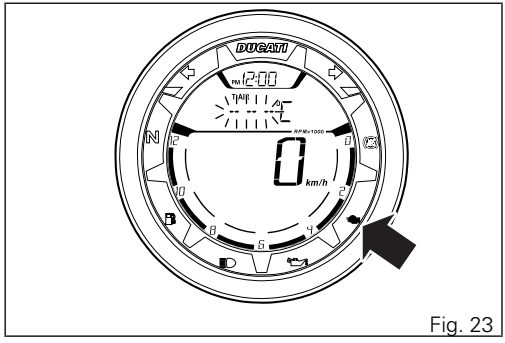


Fig. 23

Erreurs

Le tableau de bord gère la signalisation des erreurs afin de permettre de détecter en temps réel tous comportements anormaux du motocycle.
Au Key-On du véhicule, en cas d'erreurs actives, ou bien pendant le fonctionnement normal du véhicule, en correspondance de l'activation d'une erreur, sur le tableau de bord s'allument le témoin EOBD, le symbole d'Avertissement et l'indication de l'erreur qui s'est vérifiée.

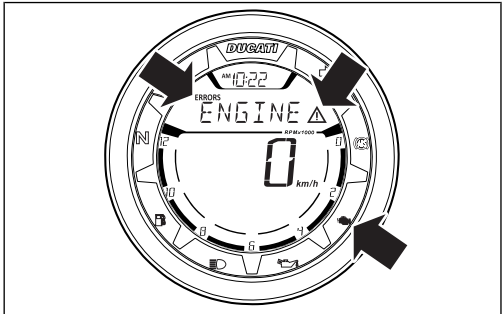


Fig. 24

Affichage des erreurs

Les erreurs présentes sont affichées sur le MENU. Il est toutefois possible d'afficher les fonctions présentes dans le MENU en appuyant sur le bouton (2).

En présence de plusieurs erreurs, les indications des différentes erreurs s'affichent en séquence, l'une après l'autre, chacune restant affichée pendant 3 secondes.
Au niveau de l'activation des erreurs le témoin EOBD s'allume.

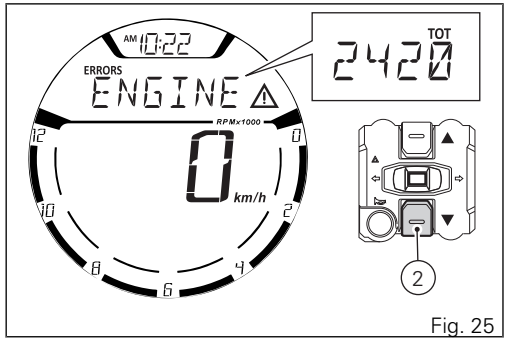


Fig. 25

Attention

Quand une ou plusieurs erreurs sont affichées, toujours s'adresser à un Concessionnaire ou à un Atelier Agréé Ducati.

Descriptions des erreurs affichées

Erreur affichée	**Description**
ENGINE	Dysfonctionnement capteur de position papillon
	Dysfonctionnement relais ou actionneur papillon (moteur pas à pas)
	Dysfonctionnement sonde de pression
	Dysfonctionnement sonde de température liquide de refroidissement moteur
	Dysfonctionnement relais injection
	Dysfonctionnement bobine d'allumage
	Dysfonctionnement injecteur
	Dysfonctionnement capteur de tours moteur
	Dysfonctionnement sonde lambda ou réchauffeur sonde lambda
	Dysfonctionnement relais de démarrage motocycle
	Dysfonctionnement soupape d'air secondaire
AIR – T.	Dysfonctionnement sonde température air ambiant
BATT.	Tension batterie trop haute ou trop basse
FUEL	Dysfonctionnement capteur NTC réserve
ABS	Boîtier électronique ABS ne communique pas / ne fonctionne pas bien
	Dysfonctionnement transmetteur de vitesse avant et/ou arrière
CAN	Erreur ligne CAN (ligne de communication des différents boîtiers électroniques)

Erreur affichée	Description
IMMO	Erreur générique
DSB	Boîtier électronique DSB ne communique pas / ne fonctionne pas bien
SD.STND	Anomalie au Capteur béquille latérale

Tableau icônes erreurs

TÉMOIN / MESSAGE D'ERREUR	ERREUR
ENGINE	Centrale commande moteur
AIR – T.	Sonde de température air
BATT.	Tension batterie
SPEED	Transmetteur de vitesse
FUEL	Capteur de réserve carburant
ABS	Boîtier électronique ABS
CAN	Can Bus OFF
IMMO	Antenne antidémarrage électronique
DSB	Boîtier électronique tableau de bord

TÉMOIN / MESSAGE D'ERREUR	ERREUR
SD.STND	Capteur de béquille latérale

Horloge

Le tableau de bord reçoit les informations relatives à l'heure à afficher.

Le tableau de bord affiche l'heure dans le format :

- hh (heures) : mm (minutes) ;
- avec l'indication AM (pour les valeurs de 0:00 à 11:59) ou PM (pour les valeurs de 12:00 à 12:59 et de 1:00 à 11:59).

S'il y a eu une coupure de l'alimentation électrique (Batterie qui n'alimente pas) l'horloge est réinitialisée et reprend automatiquement à compter en partant de « 0:00 ».

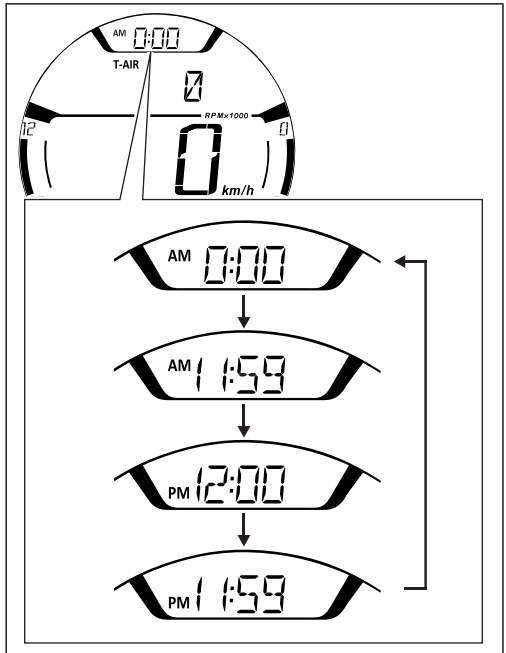


Fig. 26

Température moteur élevée

Cette Fonction visualise l'indication que la température du moteur a atteint des valeurs élevées : l'avertissement s'active quand la température du moteur est supérieure à 200 °C.

- l'indication HI en mode clignotant ;
- le symbole de la température et l'unité de mesure (°C ou °F) sélectionnée, toujours en mode fixe.

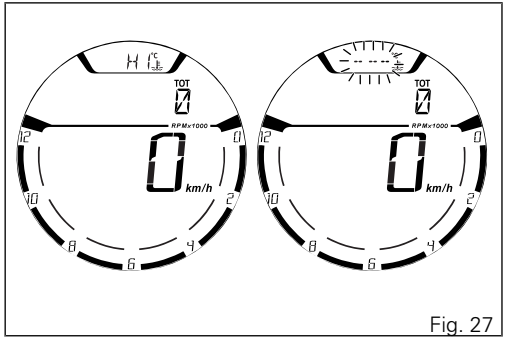


Fig. 27

Remarque

Quand cet avertissement est actif, le tableau de bord n'affiche plus l'horloge jusqu'à ce que la valeur ne retourne pas égale ou inférieure à 200 °C.

Remarque

Si la sonde de température moteur est en erreur ou bien si le tableau de bord ne reçoit pas la valeur de détection de la température, on aura l'affichage des tirets « - - - » en mode clignotant.

Indication entretien (SERVICE)

Cette indication a pour but de signaler à l'utilisateur la nécessité de s'adresser à un Atelier Agréé Ducati pour effectuer les opérations d'entretien (révision) sur le motocycle.

La suppression des indications d'entretien ne peut être effectuée que par un Atelier Agréé Ducati qui se chargera de l'entretien.

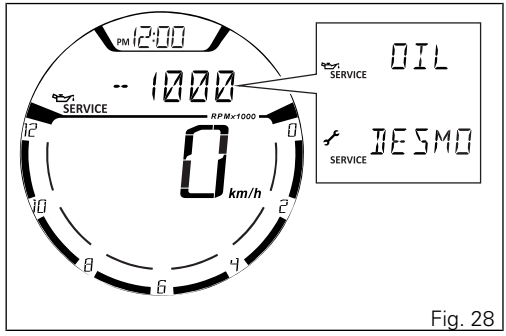


Fig. 28

Indication OIL SERVICE zéro

La première indication d'entretien est la signalisation OIL SERVICE zéro et elle est activée à chaque Key-On pendant 5 secondes dès que le compteur kilométrique indique les 1 000 premiers km (600 mi). L'indication comporte l'activation du message « SERVICE » clignotant, du symbole Oil et de l'indication « OIL » lors de chaque Key-ON pendant 5 secondes ; au bout de 5 secondes, l'indication « SERVICE » reste allumée fixe et le symbole Oil s'allume jusqu'au Key-OFF ou jusqu'à ce que la remise à zéro ne soit effectuée par l'Atelier Agréé Ducati.

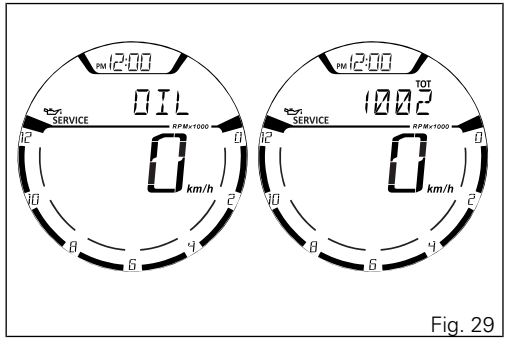


Fig. 29

Indication DESMO SERVICE countdown (compte à rebours)

Après avoir effectué la première remise à zéro de l'indication OIL SERVICE zéro (des 1 000 km - 600 milles), le tableau de bord active le compte à rebours des kilomètres (milles) restants jusqu'à la prochaine révision à effectuer : DESMO SERVICE.
L'indication des kilomètres est activée à chaque Key On pendant 2 secondes, tandis que quand il manque 1 000 km (600 milles) à l'obtention du seuil pour la révision, l'indication est activée à chaque Key On pendant 5 secondes.
En pratique, lors du Key-On l'indication « SERVICE » et le symbole Desmo s'allument fixes ; en plus, les kilomètres restants avant d'atteindre le seuil de la révision seront indiqués.

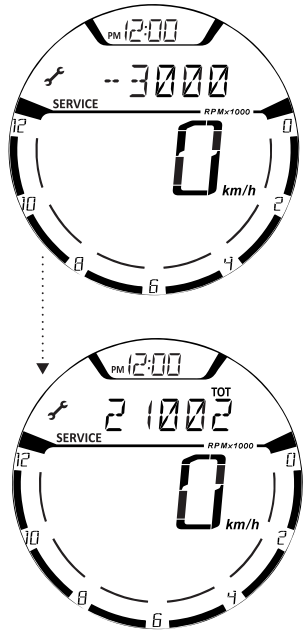


Fig. 30

Indication DESMO SERVICE

Une fois atteint le seuil, exigeant l'intervention d'entretien, la signalisation relative au type d'entretien nécessaire est activée : DESMO SERVICE.

L'indication comporte l'activation du message « SERVICE » clignotant, du symbole Desmo et de l'indication « DESMO » lors de chaque Key-On pendant 5 secondes ; au bout de 5 secondes, l'indication « SERVICE » reste allumée fixe et le symbole Desmo s'allume jusqu'au Key-Off ou jusqu'à ce que la remise à zéro ne soit effectuée par l'Atelier Agréé Ducati.

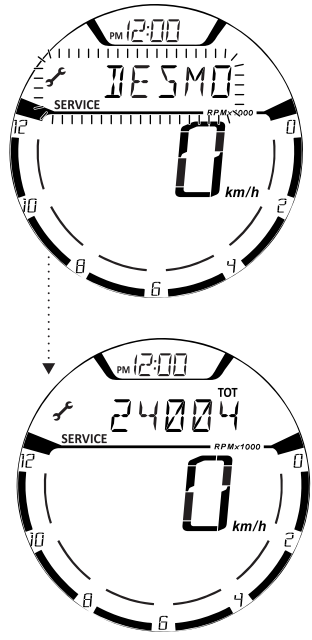


Fig. 31

Menu di configuration

Ce menu permet d'activer, de désactiver et de configurer certaines fonctions du motocycle.
Pour entrer dans le MENU DE CONFIGURATION, il faut appuyer sur le bouton (3) pendant 2 secondes en état de Key On et avec une vitesse réelle du motocycle ≤ inférieure ou egale à) 20 km/h : lorsqu'on se trouve à l'intérieur de ce menu, toutes les autres fonctions sont exclues et il n'est donc plus possible de les afficher).
Les fonctions affichées dans le MENU DE CONFIGURATION sont :

- PIN CODE (activation et modification PIN CODE) ;
- CLOCK (Clock - réglage horloge) ;
- B.LIGHT (réglage du retro-éclairage) ;
- BATTERY (indication tension de la batterie) ;
- UNITS (configuration des unités de mesure des paramètres) ;
- ABS (activation - désactivation Boîtier électronique ABS) ;
- EXIT (pour quitter le menu de configuration).

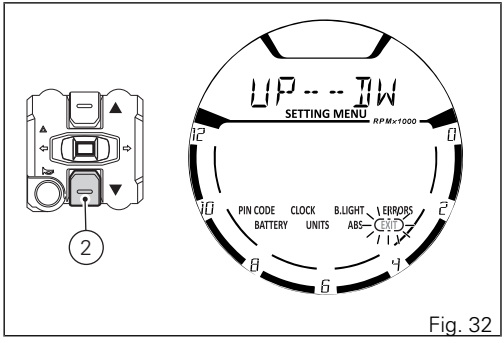


Fig. 32

Pour des raisons de sécurité, on peut accéder au menu de configuration seulement si la vitesse du véhicule est inférieure ou égale à 20 km/h ; si on se trouve à l'intérieur de ce menu et la vitesse du véhicule est supérieure à 20 km/h, le tableau de bord quitte automatiquement la fonction et revient à l'affichage principal.
En appuyant sur les boutons (1) et (2) il est possible de sélectionner un à la fois les paramètres pouvant être personnalisés : notamment on affiche le suivant avec le bouton (2) et le précédent avec le bouton (1).
Après avoir affiché le paramètre souhaité, en appuyant sur le bouton (4) on active la page de MENU (M) correspondant au paramètre sélectionné.
Si la fonction est absente ou temporairement désactivée, la page du MENU n'est pas accessible.
Pour sortir du MENU DE CONFIGURATION, il est nécessaire d'afficher l'option « EXIT » et d'appuyer sur le bouton CONFIRMER MENU (4).

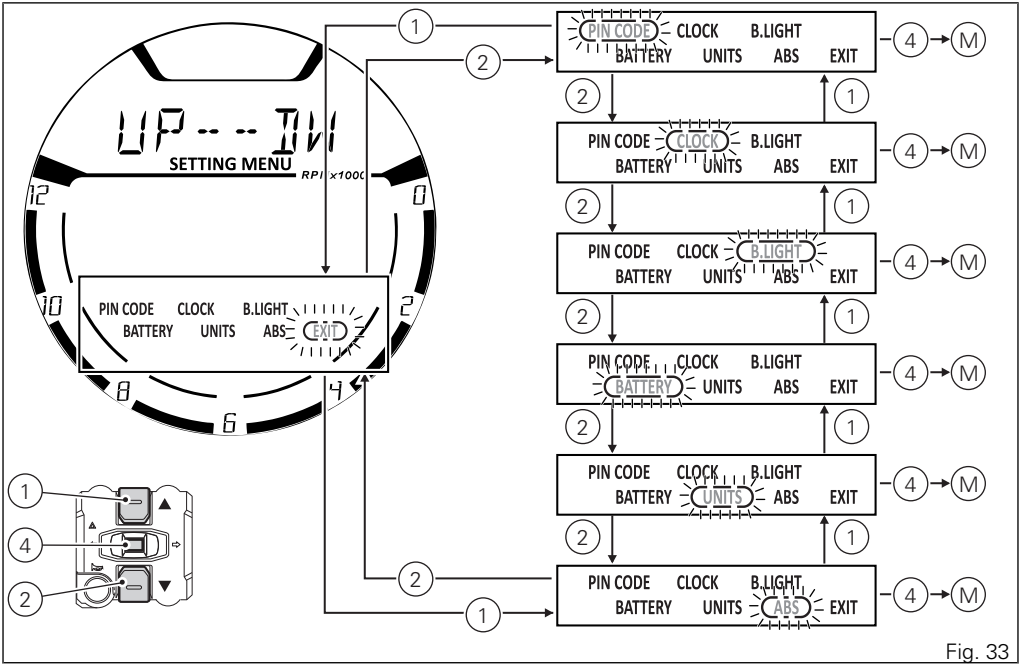

SETTING MENU
RPM x1000
12
0
10
2
8
6
4
PIN CODE CLOCK B.LIGHT
BATTERY UNITS ABS EXIT
1
2
4
M

Fig. 33

Activation / Désactivation boîtier électronique ABS

La fonction permet d'activer ou de désactiver le système ABS. Entrer dans le MENU DE CONFIGURATION.
Sélectionner le paramètre à personnaliser (ABS) en appuyant sur le bouton (1) ou sur le bouton (2). Une fois sélectionné le paramètre souhaité, appuyer sur le bouton CONFIRMER MENU (4).
À l'entrée dans la fonction, l'état du système ABS sélectionné est indiqué :
On = activé, Off = désactivé.
Dans le menu est indiqué le choix respectif (RQ) qui peut être effectué :
RQ OFF quand l'état est « On », RQ ON quand l'état est « Off ».
Pour quitter la fonction sans modifier l'état choisi, sélectionner l'indication EXIT avec le bouton (2) ; quand l'encadré autour de l'indication clignote, appuyer sur le bouton (4).
Pour sélectionner un état différent par rapport à celui programmé, appuyer sur le bouton (1) ; dans le Menu l'indication relative au choix devient clignotante (RQ). Appuyer sur le bouton (4) pendant 3 secondes pour confirmer la sélection. Dans le Menu on aura l'indication WAIT pendant environ 5 secondes. Par la suite, le nouvel état deviendra fixe et l'encadré autour de l'indication « EXIT » clignotera.
Appuyer sur le bouton (4) pour quitter la fonction.

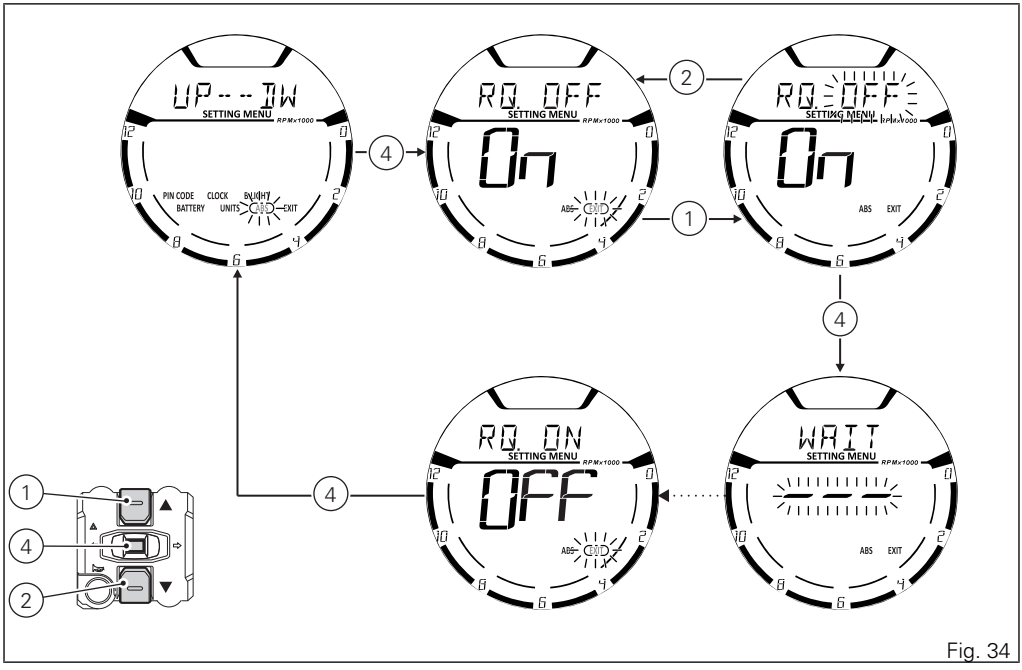

UP--DW
SETTING MENU
RPMx1000
PIN CODE
BATTERY
CLOCK
UNITS
BACKLIGHT
EXIT
RQ OFF
On
ABS
RQ OFF
WAIT
RQ ON
OFF
1
2
4

Fig. 34

Remarque

En sélectionnant l'indication « – » (Off) l'ABS sera désactivé et le témoin ABS commencera à clignoter.

Important

En sélectionnant et en mémorisant la condition « OFF » dans la fonction ABS, Ducati recommande de prêter une attention particulière à la conduite et à la façon avec laquelle on effectue le freinage.

Au cas où le système ABS serait en état d'erreur, en entrant dans la fonction, l'afficheur visualise l'indication « Err » et dans le menu l'indication « NO RQ », étant donné qu'aucun type de sélection n'est admise. L'encadré autour de l'indication « EXIT » clignote. Appuyer sur le bouton (4) pendant 3 secondes pour quitter la fonction.

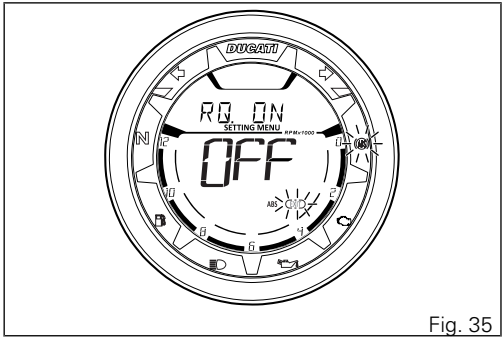


Fig. 35

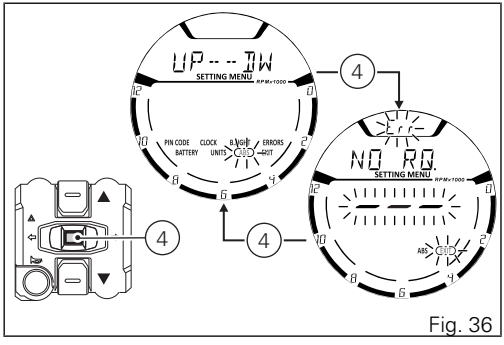


Fig. 36

Tension batterie

Cette fonction permet de vérifier le niveau de la tension de la batterie du motocycle. Entrer dans le MENU DE CONFIGURATION. Sélectionner l'indication BATTERY en appuyant sur le bouton (1) ou le bouton (2). Une fois la fonction sélectionnée, appuyer sur le bouton CONFIRMER MENU (4). On entre dans le Menu BATTERY.
L'afficheur visualise l'information comme suit :

- si la tension de batterie est comprise entre 11,8 et 14,9 V, la donnée est affichée en mode fixe ;
- si la tension de batterie est comprise entre 0,0 et 11,7 Volts, la donnée est affichée ainsi que l'indication « LOW » clignotante ;
- si la tension de batterie est comprise entre 15,0 et 25,5 Volts, la donnée est affichée ainsi que l'indication « HIGH » clignotante.

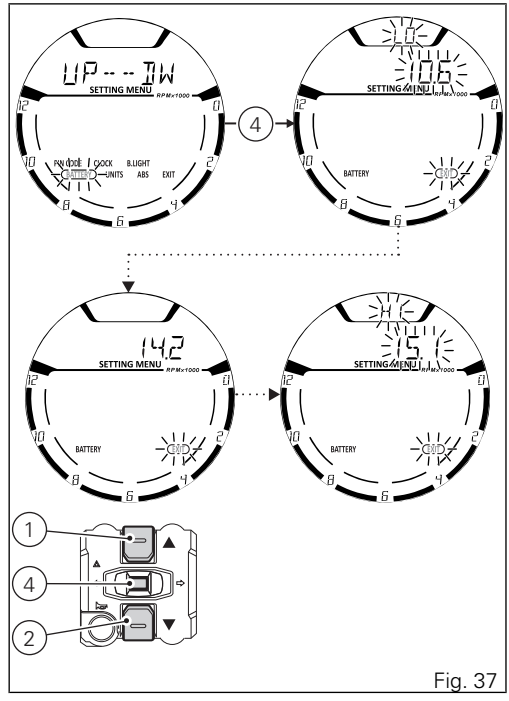


Fig. 37

Si le tableau de bord ne reçoit pas la valeur de tension batterie, trois tirets « - - - » sont affichés.
Pour quitter le menu et revenir à l'affichage de la page de départ du Menu de Configuration, sélectionner l'indication EXIT et appuyer sur le bouton (4).

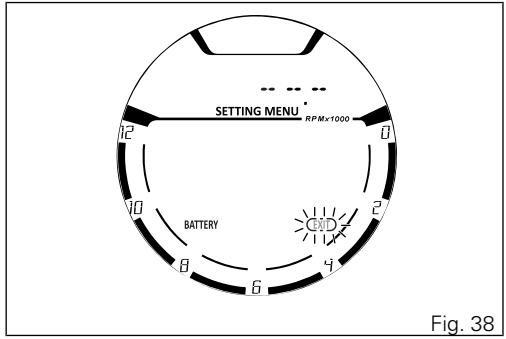


Fig. 38

Réglage retro-éclairage tableau de bord (B.LIGHT)

Cette fonction permet à l'utilisateur de choisir l'intensité lumineuse du rétro-éclairage.
Pour effectuer le réglage du retro-éclairage il faut entrer dans le MENU DE CONFIGURATION, sélectionner l'indication « B.LIGHT. » à l'aide des boutons (1) et (2), puis appuyer sur le bouton (4).
À l'entrée dans la fonction, le mode en cours d'utilisation est affiché avec indication clignotante ; les indications MENU et EXIT sont allumées en mode fixe.
Sélectionner à l'aide des boutons (1) et (2) le niveau de luminosité souhaité (HIGH, MED, LOW) et appuyer sur le bouton (4) de confirmation.
En sélectionnant HIGH on active un rétro-éclairage de l'afficheur avec 100 % d'intensité lumineuse maximale - configuration conseillée avec lumière extérieure intense.
En sélectionnant MED on active un rétro-éclairage de l'afficheur avec 70 % d'intensité lumineuse maximale - configuration conseillée avec lumière extérieure moyenne/faible.
En sélectionnant LOW on active un rétro-éclairage de l'afficheur avec 50 % d'intensité lumineuse maximale - configuration conseillée avec lumière extérieure faible et/ou dans des conditions d'obscurité.
Après la confirmation, l'encadré de l'indication « EXIT » deviendra automatiquement clignotant.
Pour sortir du menu et retourner à l'affichage précédent, afficher l'indication « EXIT » et appuyer sur le bouton (4).

Remarque

En cas de coupure de la batterie, une fois la tension rétablie et lors du prochain Key-on, l'éclairage de fond sera toujours réglé à la puissance maximale.

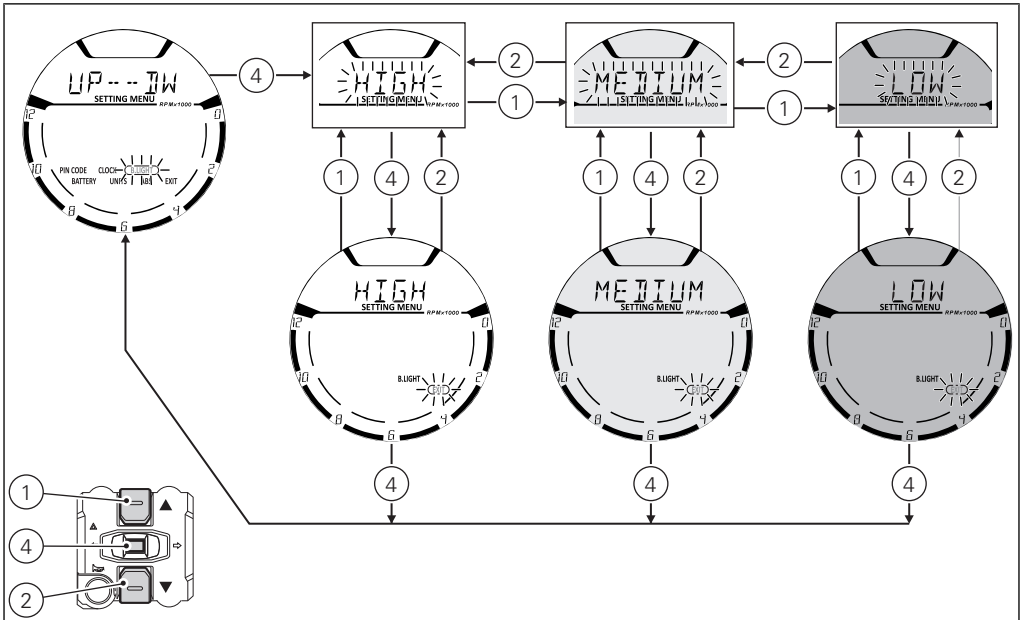

UP--DW
SETTING MENU
RPMx1000
PIN CODE
CLOCK
BATTERY
UNITS
EXIT
HIGH
SETTING MENU
MEDIUM
SETTING MENU
LOW
SETTING MENU
B.LIGHT
1
2
4

Fig. 39

Fonction de réglage de l'horloge (CLOCK)

Cette Fonction permet de régler l'horloge.
Pour entrer dans la fonction il faut accéder au Menu de Configuration, sélectionner à l'aide du bouton (1) ou (2) l'indication CLOCK puis appuyer sur le bouton (4).
Pour entrer dans le menu de réglage réel il faut appuyer sur le bouton (2) pendant 3 secondes.
Au bout des 3 secondes, il est possible de régler l'horloge de la façon suivante :

- L'indication « AM » clignote :
  - en appuyant sur le bouton (2) on passe au clignotement de l'indication PM ;
  - en appuyant sur le bouton (1) on revient à l'étape précédente (au cas où l'heure serait 00:00, quand on passe de AM à PM on aura l'affichage de l'heure 12:00).
- Si l'on appuie sur le bouton (4), on passe au réglage des heures qui commencent à clignoter ;
  - À chaque pression sur le bouton (2) le comptage avance de façon rotative par étapes de 1 heure ; en maintenant enfoncé le bouton (2) le comptage avance de façon rotative par étapes de 1 heure chaque seconde (pendant la pression prolongée sur le bouton les heures ne clignotent pas).
- Si l'on appuie sur le bouton (4), on passe au réglage des minutes qui commencent à clignoter.
  - à chaque pression sur le bouton (2) le comptage avance de façon rotative par étapes de 1 minute ; en maintenant enfoncé le bouton (2) le comptage avance de façon rotative par étapes de 1 minute chaque seconde ;
  - si l'on appuie sur le bouton (2) pendant plus de 5 secondes, le comptage avance de 1 unité toutes les 100 ms (en cas de pression prolongée du bouton (2) les secondes ne clignotent pas).

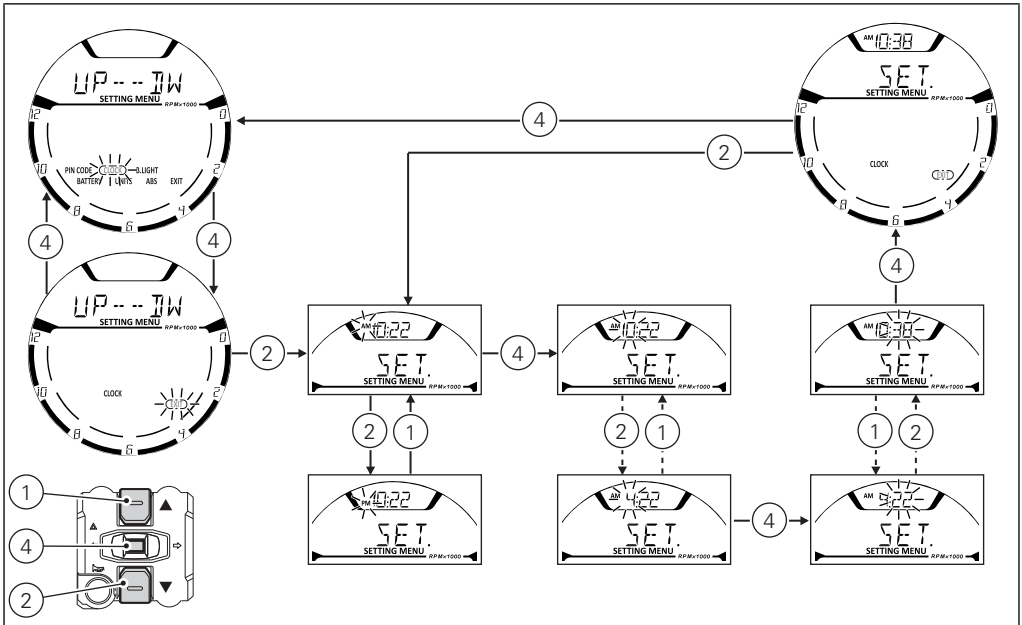

UP -- DW
SETTING MENU
RPM x1000
PIN CODE
BATTERY
UNITS
ABS
EXIT
B.LIGHT
CLOCK
SET.
AM 10:38
AM 10:22
PM 10:22
AM 4:22
AM 9:22
1
2
4

Fig. 40

Pour confirmer (mémoriser) le nouvel horaire sélectionné appuyer sur le bouton (4).
L'encadré de l'indication EXIT deviendra clignotant et, en appuyant sur le bouton (4), on reviendra au menu de configuration.

Remarque

En cas de coupure de la batterie, une fois la Tension rétablie et lors du prochain Key-On, l'horloge devra être réglée à nouveau, c'est-à-dire elle repart automatiquement de 00:00.

Pour sortir il suffit d'appuyer sur le bouton (4).

Pin Code

Cette fonction permet d'activer et par la suite de modifier un code PIN de 4 chiffres pour effectuer l'allumage « temporaire » du véhicule en cas de dysfonctionnement du système Antidémarrage électronique.
Initialement, le PIN CODE (CODE PIN) n'est pas présent sur le motocycle, mais il doit être activé par l'utilisateur, en saisissant et mémorisant son propre PIN à quatre chiffres sur le tableau de bord, autrement il ne sera pas possible d'effectuer l'allumage temporaire en cas de dysfonctionnement.
Pour activer la fonction, suivre la procédure « Saisie du PIN CODE ».
Pour modifier le PIN, suivre la procédure « Modification du PIN CODE ».
Pour démarrer temporairement le motocycle en cas de dysfonctionnement du système antidémarrage électronique, suivre la procédure de « Déblocage Véhicule ».

Attention

Le code PIN doit être activé (mémorisé) par le propriétaire du motocycle ; au cas où il y aurait déjà un PIN, s'adresser au Concessionnaire Agréé Ducati pour « mettre à zéro » la Fonction. Pour exécuter cette procédure, le Concessionnaire Agréé Ducati pourrait demander au client de démontrer qu'il est le vrai propriétaire du motocycle.

Saisie du PIN CODE

Pour activer la fonction PIN CODE et saisir son propre PIN CODE, il faut entrer dans le MENU DE CONFIGURATION.
Sélectionner l'indication PIN CODE, en appuyant sur le bouton (1) ou le bouton (2). Une fois la fonction sélectionnée, appuyer sur le bouton CONFIRMER MENU (4).

Remarque

Si en entrant dans cette fonction l'indication « O : » (Old) et quatre tirets clignotants « - - - - » s'affichent, cela veut dire qu'il y a déjà un code PIN et donc la Fonction est déjà active.

À l'entrée dans la fonction, sur l'afficheur est visualisée l'indication « N : » (new) suivie par quatre tirets clignotants « - - - - ».
Pour retourner à l'indication précédente sans activer de PIN CODE appuyer sur le bouton (2) ; l'encadré de l'indication « EXIT » deviendra clignotant ; à ce stade, appuyer de nouveau sur le bouton (4).
Saisie du code :

1) Appuyer sur le bouton (4), seulement un chiffre indiquant « 0 » devient clignotant ;
2) À chaque pression du bouton (2) le chiffre augmente d'une unité (+ 1) jusqu'à la valeur « 9 » et ensuite il repart de « 0 » ;
3) À chaque pression du bouton (1) le chiffre diminue d'une unité (- 1) jusqu'à la valeur « 1 » et ensuite il repart de « 0 » ;
4) Appuyer sur le bouton (4) pour confirmer le chiffre choisi ;

Répéter les opérations jusqu'à la confirmation des quatre chiffres qui composent le PIN CODE.

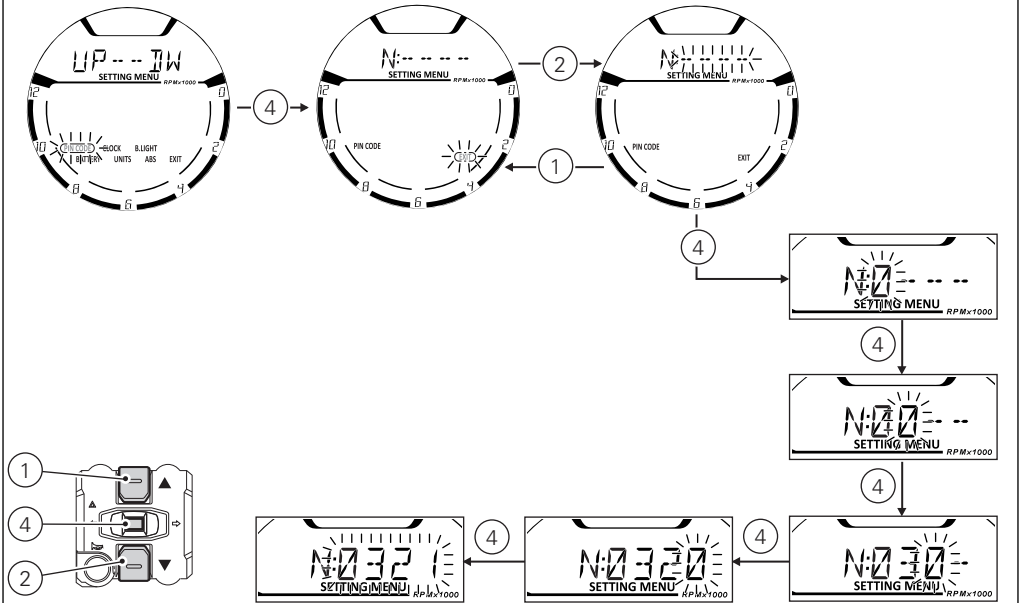

SETTING MENU
RPMx1000
BLOCK
B.LIGHT
ENTER
UNITS
ABS
EXIT
PIN CODE
1
2
4

Fig. 41

Appuyer sur le bouton (4) pour la confirmation du quatrième et dernier chiffre : les quatre chiffres saisis clignotent.
Pour mémoriser le code PIN saisi maintenir enfoncé pendant 3 secondes le bouton (4).
Si la mémorisation a réussi, on aura l'affichage de l'indication « MEM» et l'encadré de l'indication « EXIT » clignotera.
Pour sortir il suffit d'appuyer sur le bouton (4).
Après avoir mémorisé le premier PIN CODE, cette page de menu n'est plus disponible et est remplacée par la page dédiée à la modification du PIN CODE.

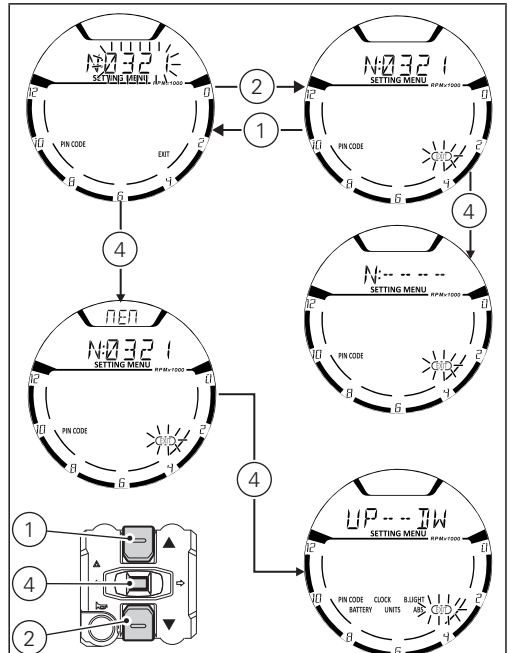


Fig. 42

Modification du PIN CODE

Pour modifier le code PIN existant et activer le nouveau PIN, il faut entrer dans le MENU DE CONFIGURATION.
Sélectionner l'indication PIN CODE, en appuyant sur le bouton (1) ou le bouton (2). Une fois la fonction sélectionnée, appuyer sur le bouton CONFIRMER MENU (4).

Remarque

Si en entrant dans cette fonction l'indication « N : » (New) et quatre tirets clignotants « - - - - » sont affichés, cela veut dire que le PIN CODE n'a jamais été activé et il est nécessaire de procéder à l'activation.

À l'entrée dans la fonction, sur l'afficheur est visualisée l'indication « O : » (old) suivie par quatre tirets clignotants « - - - - ».

Remarque

Pour pouvoir modifier le PIN CODE, il faut connaître le PIN déjà mémorisé.

Pour retourner à l'indication précédente sans modifier le PIN CODE appuyer sur le bouton (2) ; l'encadré de l'indication « EXIT » deviendra clignotant ; à ce stade, appuyer de nouveau sur le bouton (4).

Saisie de l'« ancien » code :

1) Appuyer sur le bouton (4), seulement un chiffre indiquant « 0 » devient clignotant ;
2) À chaque pression du bouton (2) le chiffre augmente d'une unité (+ 1) jusqu'à la valeur « 9 » et ensuite il repart de « 0 » ;
3) À chaque pression du bouton (1) le chiffre diminue d'une unité (- 1) jusqu'à la valeur « 1 » et ensuite il repart de « 0 » ;
4) Appuyer sur le bouton (4) pour confirmer le chiffre choisi ;

Répéter les opérations jusqu'à la confirmation des quatre chiffres qui composent le PIN CODE.

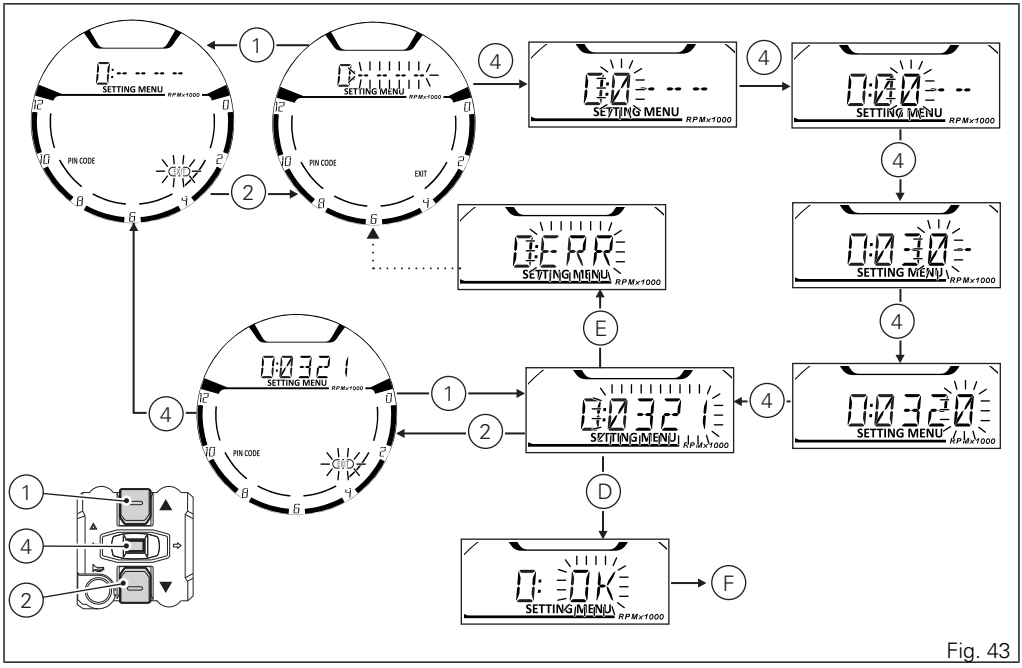


Fig. 43

Après avoir appuyé sur le bouton (4) pour la confirmation du quatrième et dernier chiffre, le code de 4 chiffres commence à clignoter.
Appuyer sur le bouton (4) pour le contrôle du code PIN saisi. Après avoir appuyé sur le bouton :

- si le code PIN est correct (D), le tableau de bord affiche pendant 3 secondes l'indication OK clignotante puis il affiche l'indication « N : » (new) suivie par quatre tirets clignotants « - - - - » relatifs au nouveau PIN (F).
- si le code PIN n'est pas correct (E), le tableau de bord affiche pendant 3 secondes l'indication ERR clignotante puis il affiche l'indication « O : » (old) suivie par quatre tirets clignotants « - - - - » pour saisir de nouveau le PIN. .

Répéter les opérations jusqu'à la confirmation des quatre chiffres qui composent le PIN CODE.

Saisie du « nouveau » code :

1) Appuyer sur le bouton (4), seulement un chiffre indiquant « 0 » devient clignotant ;
2) À chaque pression du bouton (2) le chiffre augmente d'une unité (+ 1) jusqu'à la valeur « 9 » et ensuite il repart de « 0 » ;
3) À chaque pression du bouton (1) le chiffre diminue d'une unité (- 1) jusqu'à la valeur « 1 » et ensuite il repart de « 0 » ;
4) Appuyer sur le bouton (4) pour confirmer le chiffre choisi ;

Répéter les opérations jusqu'à la confirmation des quatre chiffres qui composent le PIN CODE.

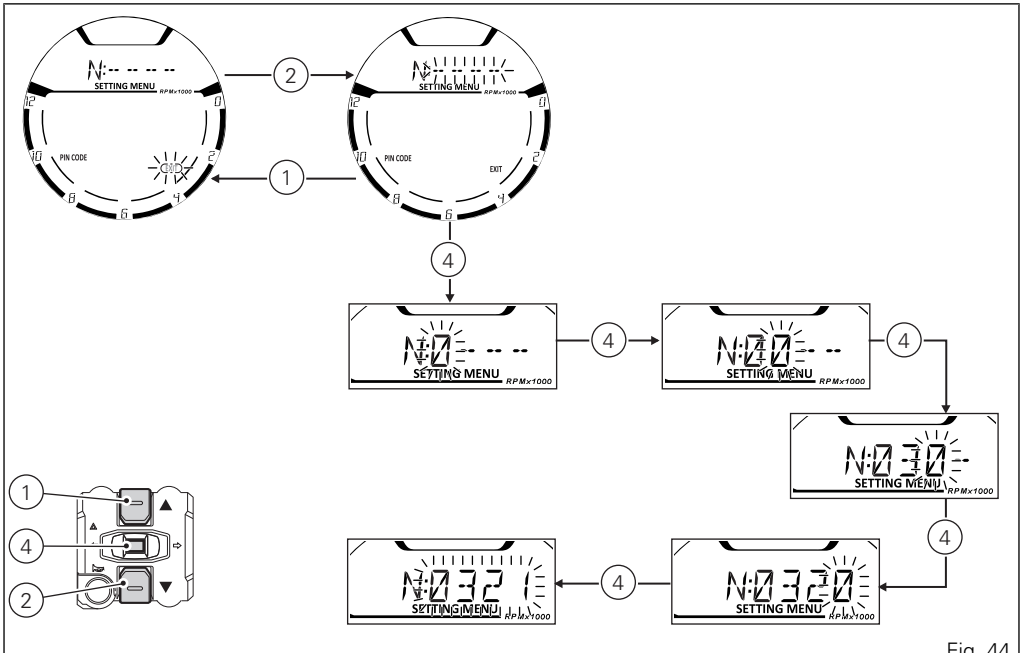


Fig. 44

Appuyer sur le bouton (4) pour la confirmation du quatrième et dernier chiffre : les quatre chiffres saisis clignotent.
Pour mémoriser le nouveau choix maintenir enfoncé pendant 3 secondes le bouton (4).
Si la mémorisation a réussi (D), on aura l'affichage de l'indication « MEM» et l'encadré de l'indication « EXIT » clignotera.
Pour sortir il suffit d'appuyer sur le bouton (4).
Si la mémorisation n'a pas été menée à bonne fin, le tableau de bord affiche de nouveau les quatre tirets « - - - - » relatifs au PIN new pour permettre une nouvelle tentative de saisie d'un nouveau code.

Remarque
Il est possible de modifier le PIN CODE personnel un nombre illimité de fois.

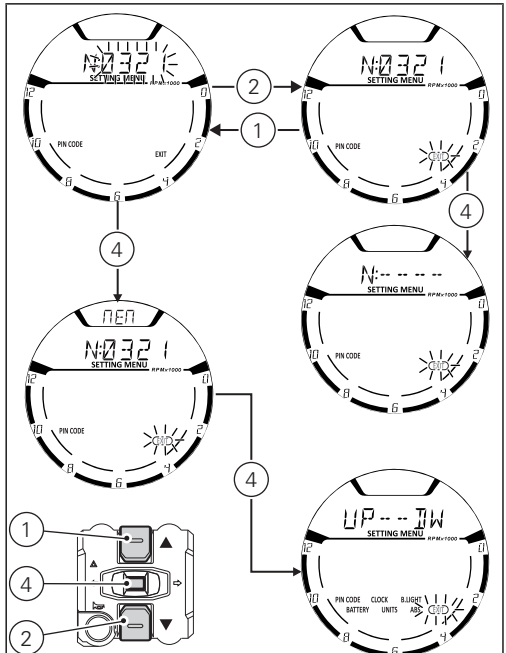


Fig. 45

Configuration des unités de mesure

Cette fonction permet de modifier les unités de mesure des paramètres affichées.
Pour effectuer la configuration manuelle des unités de mesure, il faut entrer dans le MENU DE CONFIGURATION.
Sélectionner l'indication UNITS, en appuyant sur le bouton (1) ou le bouton (2). Une fois la fonction sélectionnée, appuyer sur le bouton CONFIRMER MENU (4).
Lorsqu'on entre dans la fonction, à l'aide des boutons (1) et (2) il est possible de sélectionner le paramètre pour lequel on veut programmer une nouvelle unité de mesure ou le rétablissement des configurations automatiques :

- vitesse (SPEED) ;
- température (TEMP.) ;
- restaurer les unités de mesure par défaut (UNIT:DF).

Pour sortir du menu et retourner à l'affichage précédent, afficher l'indication « EXIT » et appuyer sur le bouton (4).

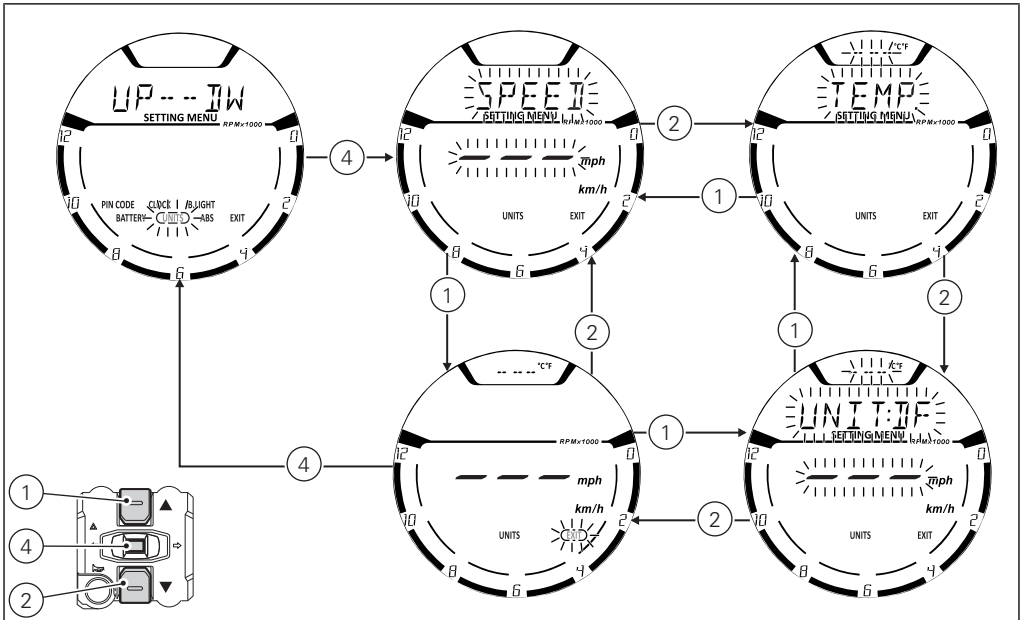

SETTING MENU
RPMx1000
PIN CODE
CLOCK
BACKLIGHT
BATTERY
ABS
EXIT
SPEED
mph
km/h
UNITS
TEMP
°C°F
UNIT OF
1
2
4

Fig. 46

Configuration des unités de mesure : Vitesse

Cette fonction permet de modifier les unités de mesure des indications de la Vitesse du véhicule, Compteur kilométrique, Trip 1, Trip 2 et Trip Fuel (si actif). Pour entrer dans la fonction il faut accéder au MENU DE CONFIGURATION, sélectionner l'indication « UNITS » à l'aide des boutons (1) et (2), puis appuyer sur le bouton (4). Sélectionner l'indication « SPEED » en appuyant sur le bouton (1) ou le bouton (2).
Une fois la fonction SPEED sélectionnée, appuyer sur le bouton CONFIRMER MENU (4). À l'entrée dans la fonction, les unités de mesure (mph, km/h) sont indiquées : l'unité de mesure actuellement en cours d'utilisation est indiquée en mode clignotant et l'autre unité de mesure qu'il est possible de sélectionner en mode fixe. En appuyant sur les boutons (1) et (2) il est possible d'afficher l'unité de mesure souhaitée, notamment l'unité successive avec le bouton (1) et la précédente avec le bouton (2). Une fois l'unité souhaitée choisie, appuyer sur le bouton CONFIRMER MENU (4) ; l'unité de mesure sélectionnée est mémorisée dans le tableau de bord et l'indication SPEED clignote de nouveau.

Appuyer sur le bouton (2) pour faire clignoter l'encadré de l'indication EXIT ; appuyer sur le bouton (4) pour sortir et revenir à l'affichage précédent.

- Km/h : en déterminant cette condition, les paramètres suivants seront affichés avec les mêmes unités de mesure :
  1) TOT, TRIP 1, TRIP 2, TRIP FUEL : km
  2) Vitesse véhicule : km/h
- mph : en déterminant cette condition, les paramètres suivants seront affichés avec les mêmes unités de mesure :
  1) TOT, TRIP 1, TRIP 2, TRIP FUEL : milles
  2) Vitesse véhicule : mph

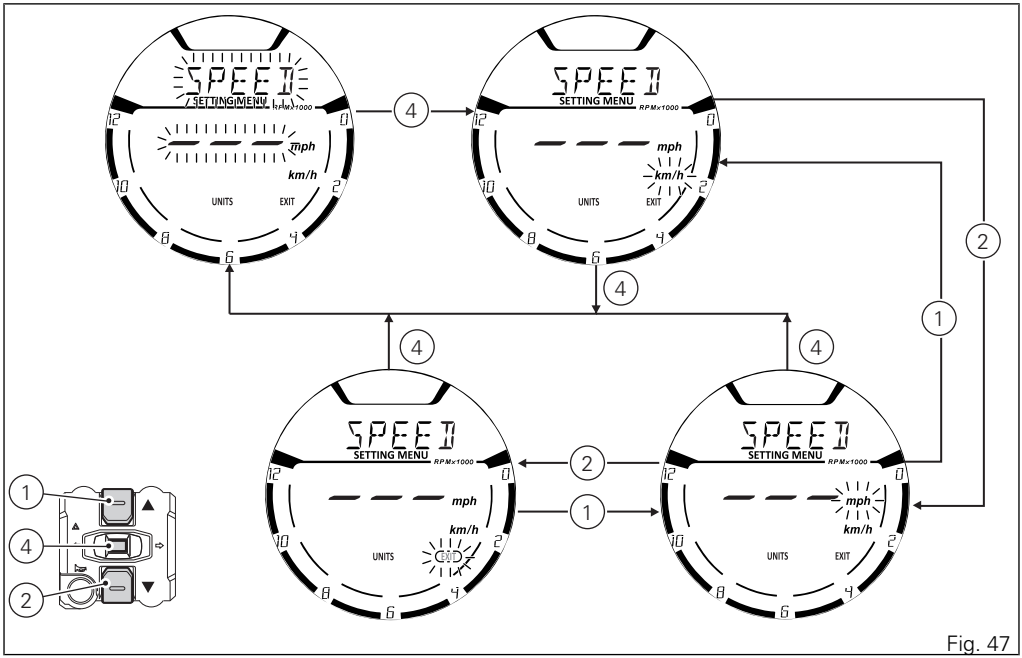


Fig. 47

Configuration des unités de mesure : Température

Cette fonction permet de changer les unités de mesure des indications de la Température Air.
Pour entrer dans la fonction il faut accéder au MENU DE CONFIGURATION, sélectionner l'indication « UNITS » à l'aide des boutons (1) et (2), puis appuyer sur le bouton (4).
Sélectionner l'indication « TEMP. », en appuyant sur le bouton (1) ou le bouton (2).
Une fois la fonction TEMP sélectionnée, appuyer sur le bouton CONFIRMER MENU (4).
À l'entrée dans la fonction, sont indiquées les unités de mesure (°C , °F) : l'unité de mesure actuellement en cours d'utilisation est indiquée en mode clignotant et l'autre unité de mesure qu'il est possible de sélectionner en mode fixe.
En appuyant sur les boutons (1) et (2) il est possible d'afficher l'unité de mesure souhaitée, notamment l'unité successive avec le bouton (1) et la précédente avec le bouton (2). Après avoir sélectionné l'unité choisie, appuyer sur le bouton CONFIRMER MENU (4) ; l'unité de mesure sélectionnée est mémorisée dans le tableau de bord après quoi l'indication « TEMP » clignote de nouveau.

Appuyer sur le bouton (2) pour faire clignoter l'encadré de l'indication EXIT ; appuyer sur le bouton (4) pour sortir et revenir à l'affichage précédent.

- °C : en déterminant cette condition, les paramètres suivants seront affichés avec les mêmes unités de mesure ;
  1) T – AIR : °C
- °F : en déterminant cette condition, les paramètres suivants seront affichés avec les mêmes unités de mesure :
  1) T – AIR : °F

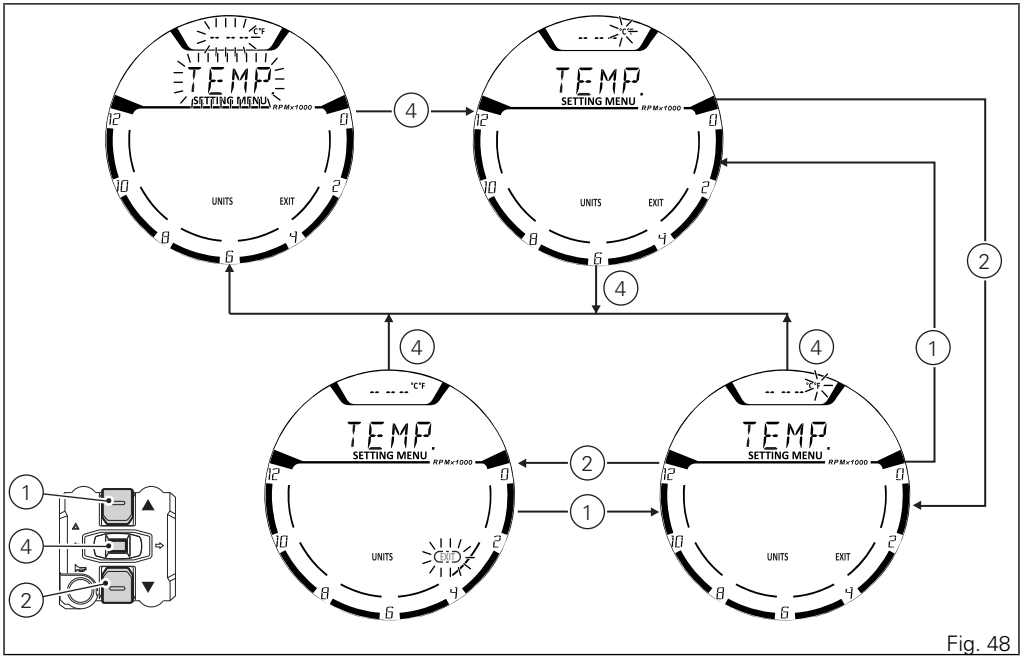


Fig. 48

Configuration par défaut (DEFAULT)

Cette fonction permet de sélectionner les unités de mesure par défaut spécifiques de la version du véhicule.
Pour entrer dans la fonction il faut accéder au MENU DE CONFIGURATION, sélectionner l'indication « UNITS » à l'aide des boutons (1) et (2), puis appuyer sur le bouton (4). En appuyant sur le bouton (1) ou le bouton (2), faire clignoter l'indication « UNIT:DF » et ensuite appuyer sur le bouton (4) pendant 3 secondes.
Au bout des 3 secondes, le tableau de bord affiche l'indication « WAIT » pendant 2 secondes ; puis « DF-OK » est visualisé pour confirmer que les unités de mesure ont été rétablies.

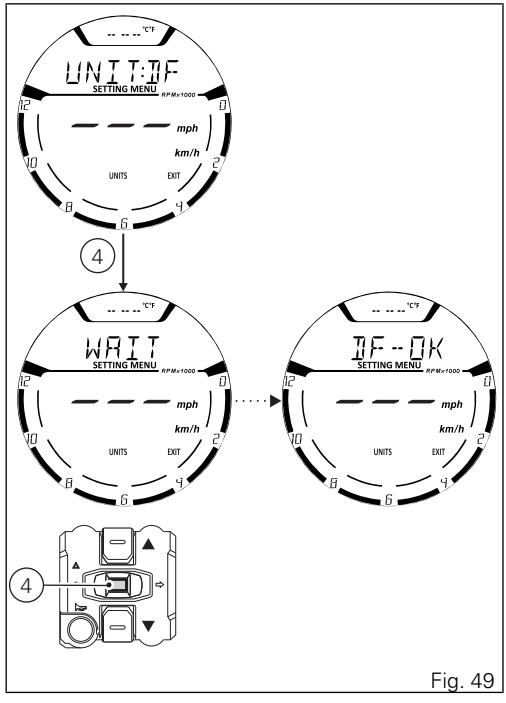


Fig. 49

Contrôle des feux

Feu de croisement / de route

Cette fonction permet de réduire la consommation de la batterie, en réglant l'allumage et l'extinction du phare.
Lors du key-on, les feux de croisement et les feux de route sont éteints (OFF).
En démarrant le moteur, le feu de croisement s'activera automatiquement ; à partir de ce moment, le fonctionnement « normal » deviendra actif, à savoir, il sera possible, en appuyant sur le bouton (3), dans la position (V) de commuter le feu de croisement à feu de route ou d'effectuer l'appel de phare « FLASH » avec le bouton (3) dans la position (O). Si au Key-On le moteur n'est pas démarré il est possible quand même d'activer les feux en appuyant sur le bouton du commutateur gauche de commutation des feux de route / feux de croisement : bouton (3) dans la position (V).

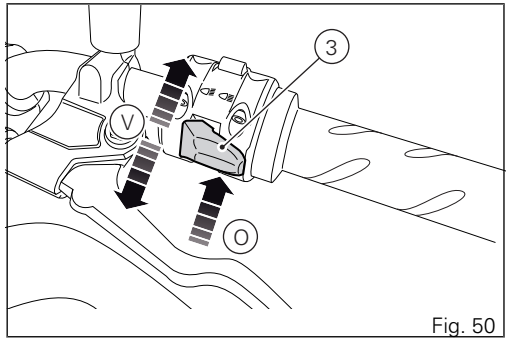


Fig. 50

Avec la « première » pression on active les feux de croisement ; à partir de ce moment, avec le même bouton il est possible d'allumer ou bien d'éteindre le feu de route : si dans le délai de 60 secondes, le moteur n'est pas démarré, le feu de croisement ou de route actif est désactivé (Off). Si le phare est activé avant de mettre le moteur en marche selon la procédure décrite auparavant, pendant le démarrage du véhicule, le phare sera automatiquement éteint et il ne sera réactivé qu'une fois le moteur complètement démarré.

Clignotants

Le tableau de bord contrôle le rappel automatique des clignotants.
Après avoir activé l'un des deux clignotants, il est possible de les désactiver au moyen du bouton (3, Fig. 50) situé sur le commutateur gauche.
Au cas où la remise à zéro manuelle de la commande clignotant ne serait pas exécutée, le tableau de bord désactive automatiquement le clignotant après avoir parcouru 500 m (0,3 mi) dès son activation. Le comptage de la distance parcourue pour réaliser la désactivation automatique est activé seulement à des vitesses inférieures à 80 km/h (50 mph).

Si le calcul de la distance parcourue pour la désactivation automatique est activé et que l'on dépasse par la suite la vitesse de 80 km/h (50 mph), le calcul est interrompu et ne reprend que lorsque la vitesse redescend au-dessous du seuil indiqué.

Fonction Hazard (4 Clignotants)

La fonction « Hazard » permet d'activer simultanément les quatre clignotants afin de signaler une condition de détresse. La fonction « Hazard » peut être activée en tournant le bouton (3) en position (6) pendant 3 secondes. Elle ne peut être activée que véhicule allumé (clé tournée sur « ON », l'état du moteur étant indifférent). Si la fonction « Hazard » est active, les quatre clignotants vont clignoter en même temps, ainsi que les témoins (7) présents sur le tableau de bord. La fonction « Hazard » peut être désactivée en condition de véhicule allumé (clé tournée sur « ON ») en mettant le bouton (3) dans la position (6) ou bien en mettant le bouton (3) dans la position centrale, mais aussi en condition de véhicule éteint (clé tournée sur « OFF ») en mettant le bouton (3) en position (6).

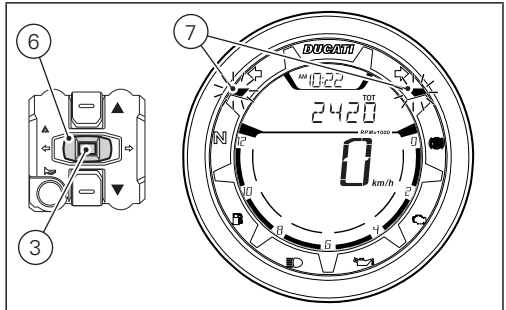


Fig. 51

Après l'activation de la fonction « Hazard », si l'on coupe le contact (clé tournée sur « OFF »), la fonction reste active jusqu'à la désactivation manuelle de la part de l'utilisateur ou bien jusqu'à la désactivation automatique après 120 minutes (2 heures) afin de préserver l'état de la batterie.

Le système antidémarrage électronique (immobilizer)

Pour augmenter la protection contre le vol, le motocycle est doté d'un système électronique de blocage du moteur (IMMOBILIZER) qui s'active automatiquement chaque fois que l'on éteint le tableau de bord.
Chaque clé contient en effet dans la poignée, un dispositif électronique qui a la fonction de moduler le signal émis au moment du démarrage depuis une antenne spéciale incorporée dans le commutateur.
Le signal modulé constitue le « mot de passe », toujours différent à chaque démarrage, avec lequel le boîtier électronique reconnaît la clé et seulement à cette condition, il autorise le démarrage du moteur.

Clés

Le motocycle est livré avec 2 clés.
Elles contiennent le « code du système antidémarrage électronique ».
Les clés (B), sont celles d'usage habituel et servent pour :

- le démarrage ;
- l'ouverture du bouchon du réservoir carburant ;
- le déverrouillage de la serrure de selle.

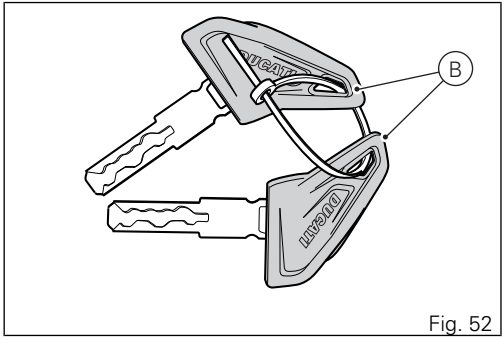


Fig. 52

Attention

Séparer les clés et en utiliser une seule pour l'usage du véhicule.

Fonctionnement

Chaque fois que l'on tourne la clé dans le commutateur de ON à OFF, le système de protection active le blocage du moteur.
Si on n'arrive pas à démarrer le moteur, s'adresser au réseau d'assistance Ducati.

Attention

Des chocs violents pourraient endommager les composants électroniques contenus dans la clé.
Pendant la procédure utiliser toujours la même clé.
L'emploi de clés différentes pourrait empêcher au système de reconnaître le code de la clé introduite.

Double des clés

Quand le client nécessite de clés supplémentaires, il doit s'adresser au réseau d'assistance Ducati et porter avec lui toutes les clés dont il dispose.
Le réseau d'assistance Ducati effectuera le stockage en mémoire de toutes les clés neuves et de celles qui sont déjà en possession du Client.
Le réseau d'assistance Ducati, pourra demander au client de démontrer d'être le propriétaire du motocycle.
Les codes des clés non présentées au moment de la procédure de mémorisation, sont effacés de la mémoire, ceci pour garantir que les clés éventuellement égarées ne soient plus à même de démarrer le moteur.

Remarque

En cas de changement de propriétaire du motocycle, il est indispensable que le nouveau propriétaire entre en possession de toutes les clés.

Fonction de saisie du PIN CODE pour le déblocage du véhicule

En cas de dysfonctionnement du système de reconnaissance de la clé ou de dysfonctionnement de la clé, le tableau de bord permet à l'utilisateur de saisir son propre PIN CODE pour le déblocage momentané du véhicule.
Si au Key-On il y a une ERREUR de l'antidémarrage électronique, le tableau de bord active automatiquement dans le MENU 1 la possibilité de saisir son propre PIN CODE de 4 chiffres précédemment mémorisé avec le Menu de Configuration à la « page » PIN.

Saisie du code (A) :

1) Appuyer sur le bouton (2) ou bien (1), seulement un chiffre indiquant « 0 » devient clignotant ;
2) À chaque pression du bouton (2) le chiffre augmente d'une unité (+ 1) jusqu'à la valeur « 9 » et ensuite il repart de « 0 » ;
3) À chaque pression du bouton (1) le chiffre diminue d'une unité (- 1) jusqu'à la valeur « 1 » et ensuite il repart de « 0 » ;
4) Appuyer sur le bouton (4) pour confirmer le chiffre choisi ;

Répéter les opérations jusqu'à la confirmation des quatre chiffres qui composent le PIN CODE.

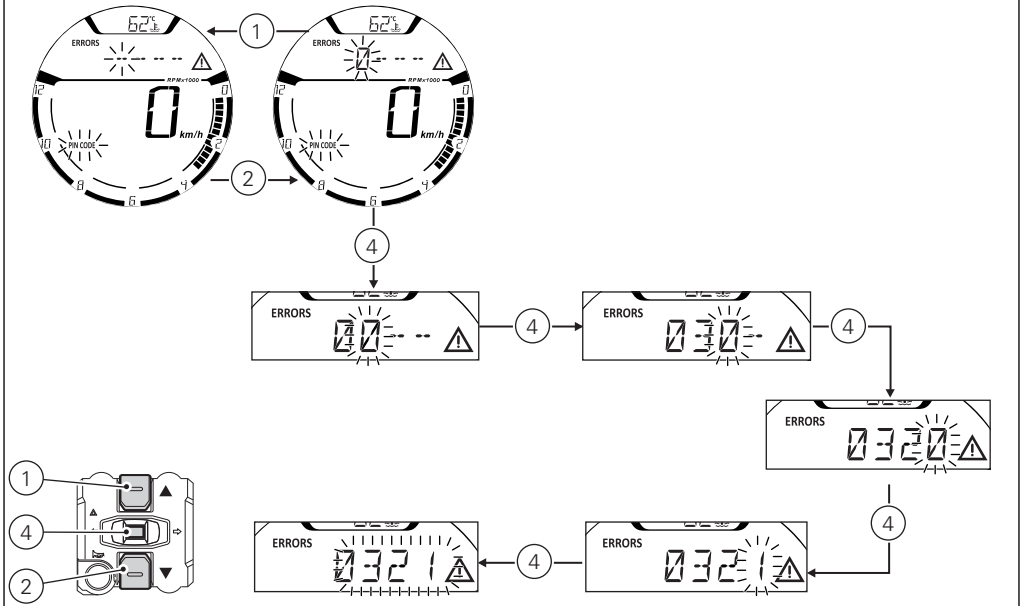

ERRORS
km/h
PIN CODE
1
2
4
ERRORS
0320
4
ERRORS
0321
4
ERRORS
0321
4
ERRORS
0320
4
ERRORS
0320
4
1
4
2

Fig. 53

Après avoir appuyé sur le bouton (4) pour confirmer le quatrième et dernier chiffre :

- si le code PIN est correct (A) le tableau de bord affiche l'indication OK pendant 2 secondes, puis il passe à la « Page-écran standard » et il permet (C) le démarrage du véhicule.
- si le code PIN n'est pas correct (B), le tableau de bord affiche l'indication WRONG pendant 2 secondes et ensuite encore les quatre tirets « - - - - » pour permettre une nouvelle tentative de saisie du code. Le nombre de tentatives possibles est illimité et réglé sur la base d'un temps prédéfini de 2 minutes (D). Une fois ce temps écoulé, le tableau de bord passe à la Page-écran standard et ne permet pas (E) le démarrage du véhicule.

Important

Dans le cas où il serait nécessaire d'exécuter cette procédure pour démarrer le motocycle, il faut s'adresser au plus tôt à un Atelier Agréé Ducati pour résoudre le problème.

Remarque

Le démarrage est autorisé tant que le contact n'est pas coupé (key off) ; lors de la tentative suivante de démarrage, si le problème persiste, il faut répéter la procédure dès le début pour pouvoir faire démarrer temporairement le véhicule.

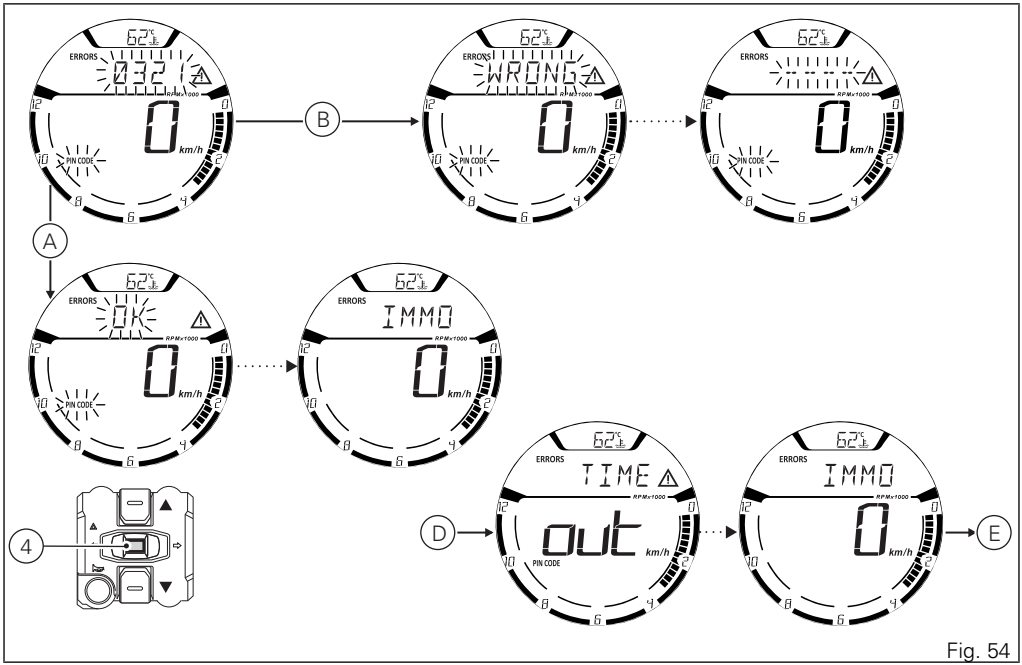

ERRORS
0321
WRONG
OK
IMMO
TIME
out
PIN CODE
km/h
RPMx1000
A
B
D
E
4

Fig. 54

Commandes pour la conduite

Position des commandes pour la conduite du motocycle

Attention
Ce chapitre illustre le positionnement et la fonction des commandes nécessaires à la conduite du motocycle. Lire attentivement cette description avant d'utiliser une commande quelconque.

1) Tableau de bord.
2) Commutateur d'allumage et antivol de direction à clé.
3) Commutateur gauche.
4) Levier de commande embrayage.
5) Pédale de commande frein arrière.
6) Commutateur droit.
7) Poignée commande des gaz.
8) Levier commande frein avant.
9) Sélecteur de vitesse.

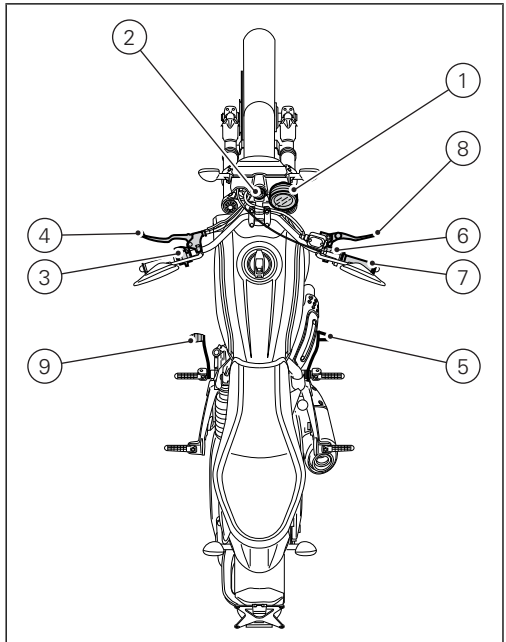


Fig. 55

Commutateur d'allumage et antivol de direction

Il se trouve devant le réservoir et a quatre positions :

A) ⟳ : il active le fonctionnement des feux et du moteur ;
B) ⊠ : il désactive le fonctionnement des feux et du moteur ;
C) 🔒 : direction bloquée ;
D) ⊧ : feu de position et antivol de direction.

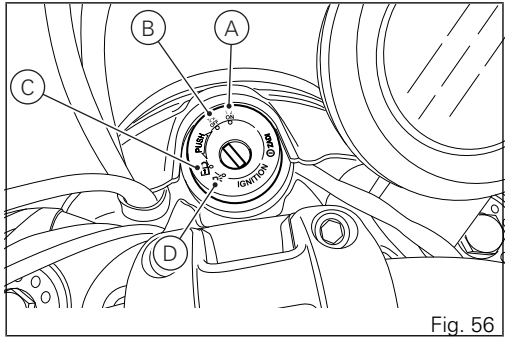


Fig. 56

Remarque

Pour tourner la clé dans les deux dernières positions, il faut d'abord l'enfoncer puis la tourner. La clé peut être retirée des positions (B), (C) et (D).

Commutateur gauche

1) Inverseur, commande sélection des feux, à deux positions :
   position = feu de croisement allumé (A) ;
   position = feu de route allumé (B) ;
   Bouton = appel de phare (FLASH) et commande tableau de bord (C).
2) Bouton = clignotant de direction à trois positions :
   position centrale = éteint ;
   position = changement de direction à gauche ;
   position = changement de direction à droite.
   Pour désactiver le clignotant, appuyer sur le levier de commande une fois qu'il est revenu au centre.
3) Bouton = avertisseur sonore.
4) Bouton de commande tableau de bord position « ▲ » ;
5) Bouton de commande tableau de bord position « ▼ » ;

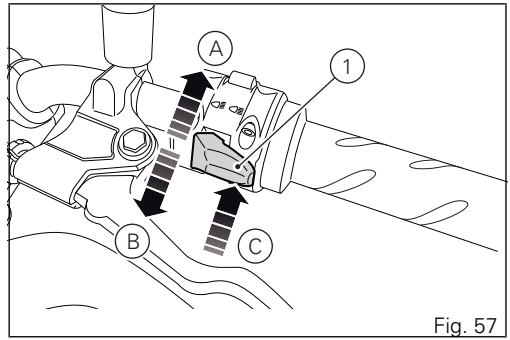


Fig. 57

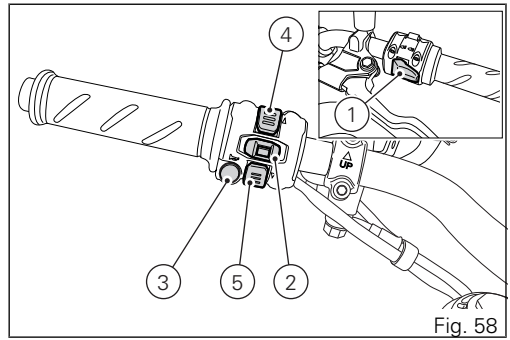


Fig. 58

Levier de commande embrayage

Le levier (1) actionne le débrayage. L'actionnement du levier (1) désaccouple la transmission du mouvement (moteur) à la boîte de vitesses et donc à la roue motrice. Son utilisation est très importante pendant la conduite de la moto, notamment au démarrage.

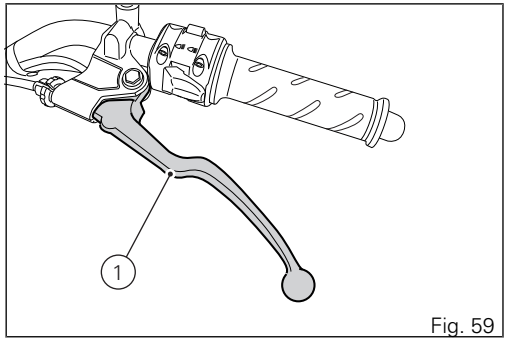


Fig. 59

Important

Une utilisation correcte de ce dispositif prolongera la durée de vie du moteur et évitera d'endommager les organes de la transmission.

Remarque

Il est possible de démarrer le moteur avec la béquille baissée et le sélecteur au point mort, ou bien avec une vitesse enclenchée, en tirant le levier d'embrayage (dans ce cas la béquille doit être repliée).

Réglage course à vide commande d'embrayage

Attention
Le réglage erroné peut compromettre gravement le fonctionnement de l'embrayage et réduire sa durée de vie.

L'embrayage en s'usant détermine une tension de son câble.
Contrôler la course à vide chaque fois avant d'utiliser le motocycle, le contrôle doit être effectué avec le moteur froid.
Pendant l'actionnement du levier d'embrayage on doit clairement percevoir le passage d'une force de résistance très basse à une sensiblement plus élevée (force de travail).
La course à vide est la course du levier en correspondance de laquelle la force de résistance se maintient très basse.
Faire accomplir au levier la course à vide et vérifier que la distance « A » est comprise entre 3 - 4 mm.
Pour ramener la course à vide à la valeur recommandée, vérifier que la course à vide ne soit pas nulle. Agir sur l'élément de réglage primaire (2) à proximité de la commande d'embrayage.

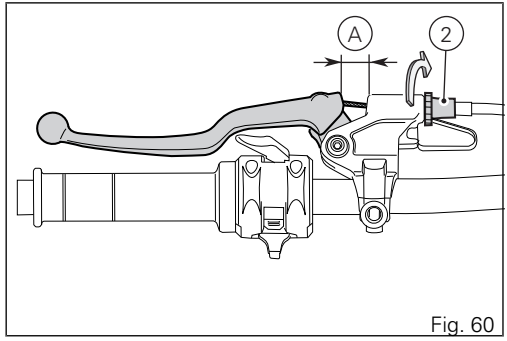


Fig. 60

L'élément de réglage (2) placé sur le levier permet d'effectuer un réglage (Q) maximum de 11 mm, alors que le réglage standard (d'origine) est de 5 mm. Au cas où ce réglage résulterait insuffisant agir sur l'élément de réglage secondaire (3).

Attention
En présence du patinage de l'embrayage à cause de l'usure, l'élément de réglage (2) placé sur le levier NE doit ABSOLUMENT PAS être dévissé mais vissé, comme décrit ci-dessus.
Si le patinage persiste se rendre chez un Concessionnaire ou dans un Atelier agréé Ducati.

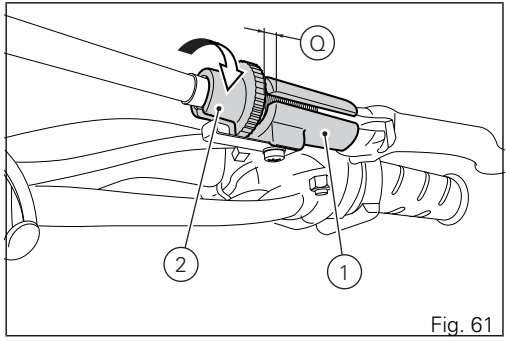


Fig. 61

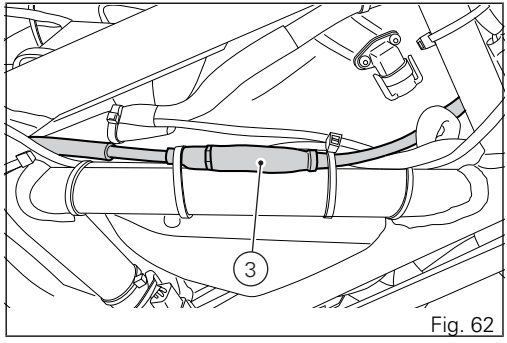


Fig. 62

Commutateur droit

1) Contacteur rouge ALLUMAGE / EXTINCTION.
2) Bouton noir DÉMARRAGE DU MOTEUR.

Le contacteur (1) a trois positions d'utilisation, à savoir :

A) tout au centre : RUN OFF. Dans cette position, il est impossible de démarrer le moteur et tous les dispositifs électroniques sont éteints.
B) poussé vers le bas : ALLUMAGE / EXTINCTION. Dans cette position, il est possible d'allumer (Key-ON) et d'éteindre (Key-OFF) le système.
C) poussé vers le haut : RUN ON. Cette position est la seule qui permet de démarrer le moteur en appuyant sur le bouton noir (2).

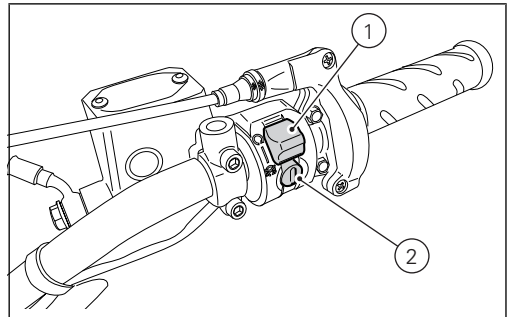


Fig. 63

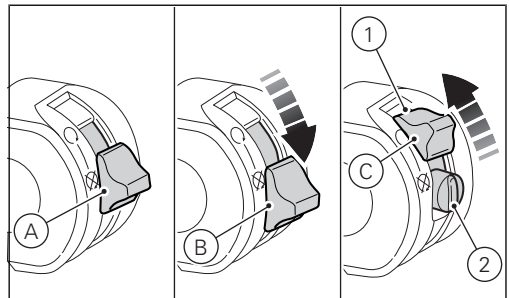


Fig. 64

Poignée commande des gaz

La poignée des gaz (1), au côté droit du guidon, commande l'ouverture des papillons du corps à papillons. Une fois relâchée, la poignée revient automatiquement à sa position initiale de ralenti.

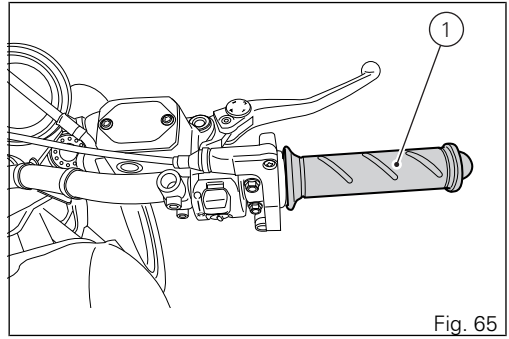


Fig. 65

Levier commande frein avant

Pour actionner le frein avant, tirer le levier (1) vers la poignée des gaz. Un effort minimum de la main suffit pour actionner ce dispositif car son fonctionnement est hydraulique. Le levier de commande est équipé d'une poignée (2) pour le réglage de la distance du levier par rapport à la poignée sur le guidon. Pour effectuer le réglage maintenir le levier (1) complètement déplié et agir sur la poignée (2), en la tournant en correspondance d'une des quatre positions prévues. Il faut considérer que la position n ° 1, correspond à la distance maximum entre le levier et la poignée, alors que la position n° 4 correspond à la distance minimum.

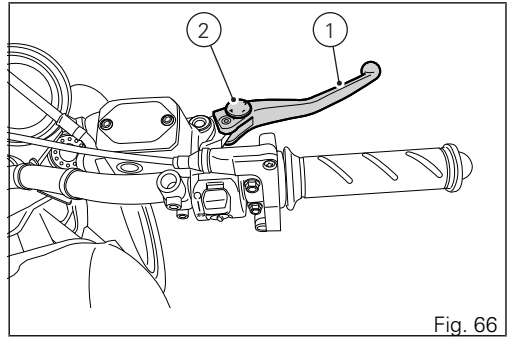


Fig. 66

Attention

Le levier du frein avant doit être réglé motocycle arrêté.

Pédale de commande frein arrière

Pour actionner le frein arrière (1), appuyer sur la pédale vers le bas avec le pied.
Le circuit de commande est de type hydraulique.

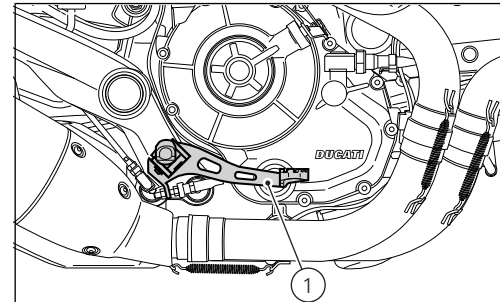


Fig. 67

Sélecteur de vitesse

Le sélecteur de vitesse a une position centrale de repos N, avec retour automatique ; cette condition est signalée par l'allumage du témoin N sur le tableau de bord.

La pédale peut être déplacée :

- en bas = pousser le sélecteur vers le bas pour enclencher la 1ère vitesse et pour rétrograder. Avec cette manœuvre, le témoin N du tableau de bord s'éteint ;
- en haut = lever le sélecteur pour enclencher la 2e vitesse et ensuite la 3e, 4e, 5e et 6e vitesse.

À chaque déplacement du sélecteur correspond un seul passage de vitesse.

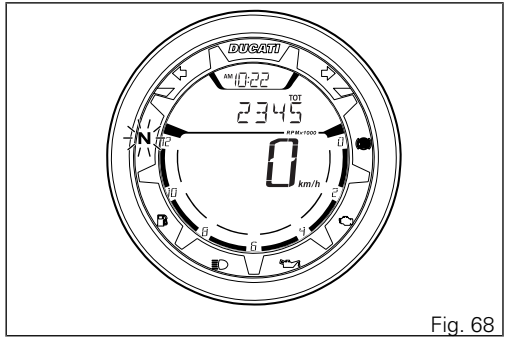


Fig. 68

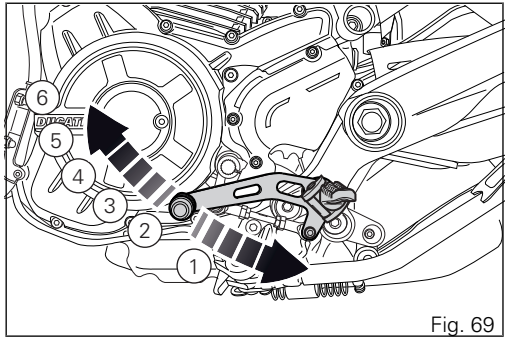


Fig. 69

Réglage de la position du sélecteur de vitesse et de la pédale de frein arrière

En fonction du style de conduite de chaque pilote, il est possible de modifier la position du sélecteur de vitesse et de la pédale de frein arrière par rapport au repose-pied correspondant.
Pour modifier la position de la pédale, procéder comme suit :

Sélecteur de vitesse

bloquer la tige (1) et desserrer les contre-écrous (2) et (3).

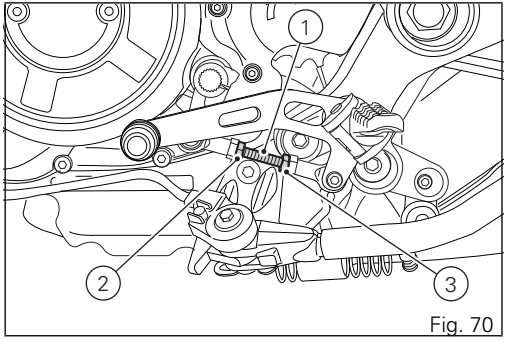


Fig. 70

Remarque
L'écrou (2) est fileté à gauche.

Tourner la tringle (1) en intervenant sur la partie hexagonale avec une clé anglaise jusqu'à ce que le sélecteur de vitesse soit dans la position voulue. Serrer les deux contre-écrous contre la tringle.

Pédale de commande frein arrière

Desserrer le contre-écrou (4).
Tourner la vis (5) de réglage de la course de la pédale jusqu'à la position souhaitée. Serrer le contre-écrou (4).
En appuyant d'une main sur la pédale, vérifier la présence d'un jeu d'environ 1,5 ÷ 2 mm avant le début de l'action de freinage. Si ce n'est pas le cas, modifier la longueur de la tige de commande du maître-cylindre ainsi qu'il est indiqué ci-dessous.
Desserrer le contre-écrou (6) sur la tige du maître-cylindre.
Visser la tige (7) sur la fourche (8) pour augmenter le jeu ou la dévisser pour le diminuer.
Serrer le contre-écrou (6) et vérifier le jeu à nouveau.

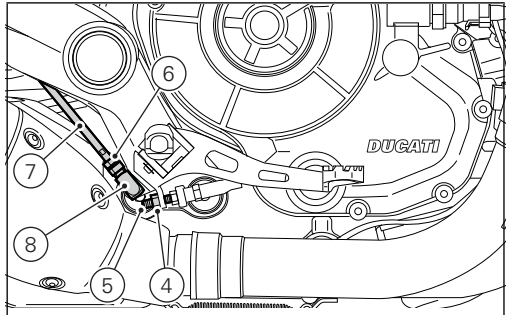


Fig. 71

Éléments et dispositifs principaux

Position sur le motocycle

1) Bouchon réservoir de carburant.
2) Serrure de la selle.
3) Béquille latérale.
4) Rétroviseurs.
5) Dispositifs de réglage de l'amortisseur arrière.
6) Catalyseur.
7) Silencieux d'échappement.

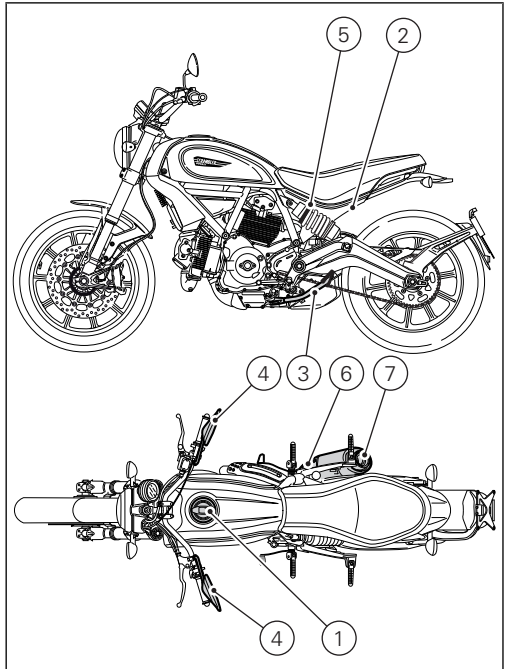


Fig. 72

Bouchon réservoir de carburant

Ouverture

Introduire la clé dans la serrure.
Tourner la clé d'un quart de tour dans le sens des aiguilles d'une montre pour déverrouiller la serrure.
Desserrer le bouchon (1).

Fermeture

Visser le bouchon (1) avec la clé insérée et le pousser dans son logement.
Tourner la clé dans le sens inverse des aiguilles d'une montre jusqu'à la position d'origine et la sortir.

Remarque
Le bouchon ne peut être fermé que clé installée.

Attention
À la suite de tout ravitaillement, toujours s'assurer que le bouchon est parfaitement en place et fermé.

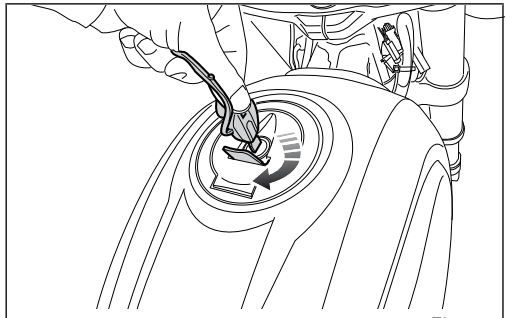


Fig. 73

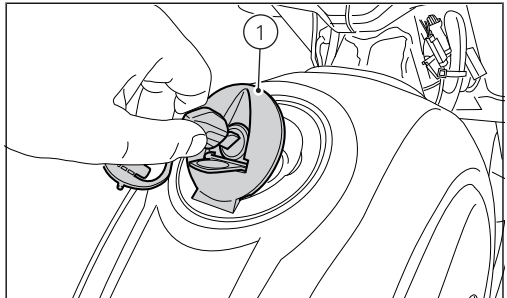


Fig. 74

Serrure selle

Ouverture

Introduire la clé (1) dans la serrure, la tourner dans le sens des aiguilles d'une montre et en même temps appuyer vers le bas à proximité du verrou pour faciliter le décrochage de la vis sans tête.
Dégager la selle (2) de ses arrêtoirs avant et la tirer vers l'arrière.

Fermeture

S'assurer que tous les éléments sont bien placés et fixés dans le compartiment dessous-de-selle.
Insérer l'extrémité avant (A) du fond de selle au-dessous du logement (B) du support du cadre.

Pousser sur l'extrémité arrière de la selle (2) jusqu'à ce que l'on entende le déclic du verrou de la serrure.
S'assurer de la parfaite fixation de la selle au cadre et retirer la clé (1) de la serrure.

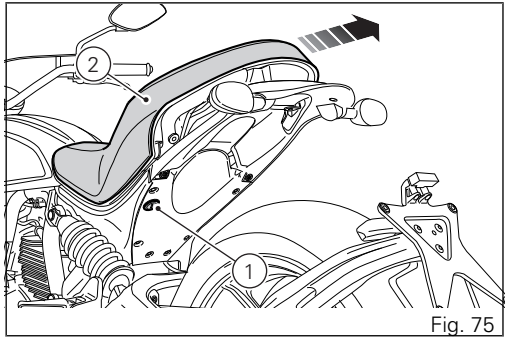


Fig. 75

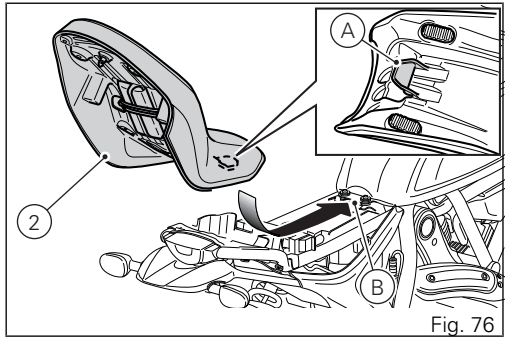


Fig. 76

Béquille latérale

Important
Utiliser la béquille latérale pour soutenir le motocycle seulement pour de courtes haltes. Avant d'utiliser la béquille latérale, vérifier que la surface d'appui est solide et plane.

Des terrains mouvants ou graveleux, du goudron rendu mou par la chaleur, etc. peuvent occasionner de mauvaises chutes au motocycle garé. Si le terrain est en pente, toujours garer le motocycle avec sa roue arrière sur le côté aval.
Pour utiliser la béquille latérale, appuyer le pied sur la béquille (1) - en tenant des deux mains le guidon du motocycle - jusqu'à l'amener à la position de son extension maximale. Incliner le motocycle jusqu'à ce que la béquille soit en appui sur le sol.
Pour ramener la béquille en position de « repos » (position horizontale), incliner le motocycle vers la droite et en même temps soulever la béquille (1) avec le dessus du pied.

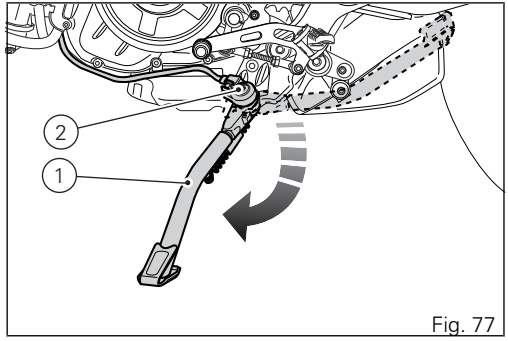


Fig. 77

Attention
Ne pas rester assis sur la moto garée sur sa béquille latérale.

Remarque
Il est conseillé de contrôler périodiquement le bon fonctionnement du système de retenue (constitué de deux ressorts de traction, installés l'un dans l'autre) et du capteur de sécurité (2).

Connecteur USB

Le motocycle est doté d'un connecteur USB 5 V. Il est possible de relier des charges jusqu'à 1 A au connecteur USB.
Le connecteur USB (1) se situe sous la selle et il est protégé par un cache : pour utiliser le connecteur lever le cache.

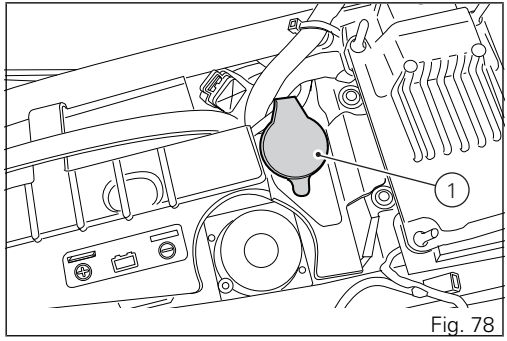


Fig. 78

Important

Moteur à l'arrêt et Key ON, ne pas laisser des accessoires reliés au connecteur USB pendant longtemps sous peine de décharger la batterie du motocycle.

Attention

Le connecteur USB, sans son cache de protection, n'est pas résistant à l'eau ; il est donc déconseillé de relier des dispositifs au connecteur USB en cas de pluie.

Réglage de l'amortisseur arrière

L'amortisseur arrière est doté de commandes permettant d'adapter l'assiette du motocycle aux conditions de charge. L'écrou annulaire (A), placé dans la partie supérieure de l'amortisseur, règle la précharge du ressort extérieur.

Pour modifier la précharge du ressort, tourner l'écrou annulaire (A), avec la clé à ergot fournie en dotation, en positionnant la came de l'écrou annulaire en correspondance du point de repère (B). Les cames de l'écrou annulaire sont cinq (1, 2, 3, 4 et 5) et correspondent aux positions qu'il est possible de sélectionner pour le tarage de la précharge : en tournant en sens anti-horaire (C) on AUGMENTE la précharge, alors qu'en tournant dans le sens des aiguilles d'une montre (D) on DIMINUE la précharge. Le Tarage standard est obtenu quand le point de repère (B) de l'amortisseur est positionné sur la troisième came de l'écrou annulaire : il s'agit de la position indiquée dans la figure.

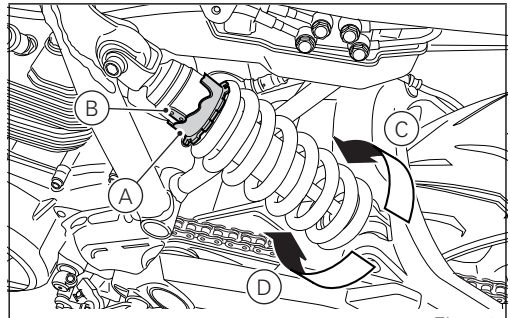


Fig. 79

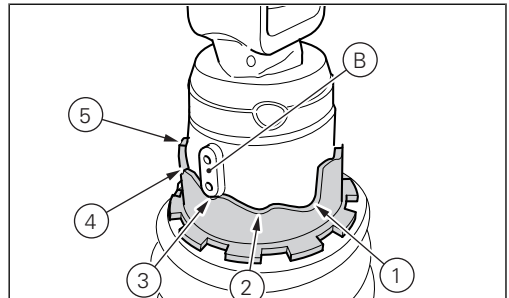


Fig. 80

Attention
Pour tourner l'écrou annulaire de précharge, utiliser la clé fournie en dotation dans la trousse à outils. Faire très attention pour éviter le risque de se blesser la main en heurtant violemment d'autres parties du motocycle au cas où l'ergot de la clé sortirait soudainement de l'encoche de l'écrou annulaire pendant le mouvement.

Attention
L'amortisseur contient du gaz sous haute pression et pourrait provoquer de graves dommages s'il est déposé par une personne inexpérimentée.

Pour rouler en duo avec bagages, il faut précontraindre au maximum le ressort de l'amortisseur arrière afin d'améliorer le comportement dynamique du motocycle et d'éviter qu'il y ait trop peu de garde au sol.

Normes d'utilisation

Précautions pour la première période d'usage du motocycle

Vitesse de rotation maximale

Vitesse de rotation à respecter pendant la période de rodage et pour une utilisation normale :
1) jusqu'à 1 000 km ;
2) de 1000 km à 2500 km.

Jusqu'à 1 000 km

Au cours des 1 000 premiers km de marche, observer le compte-tours car il ne faut absolument pas dépasser : 5 500÷6 000 trs/mn.
Pendant les premières heures d'utilisation de la moto, il est conseillé de varier continuellement la charge et le régime du moteur, tout en respectant la limite établie.
Pour cela, les routes sinueuses et, mieux encore, les trajets en pente douce, conviennent tout particulièrement pour un rodage efficace du moteur, des freins et des suspensions.

Pendant les 100 premiers kilomètres, utiliser les freins avec précaution en évitant les coups de frein brusques et les freinages prolongés ; cela permet à la garniture des plaquettes de s'adapter aux disques de frein.
Pour permettre l'adaptation réciproque de toutes les pièces mécaniques en mouvement et surtout pour ne pas compromettre la durée de vie des organes principaux du moteur, il est conseillé de ne faire des accélérations trop brusques et de ne pas faire tourner le moteur trop longtemps à un régime élevé surtout dans les montées.
Il est conseillé également de contrôler fréquemment la chaîne et de la graisser, si nécessaire.

De 1 000 km à 2 500 km

De 1 000 km à 2 500 km on peut exiger du moteur de meilleures performances, mais il ne faut jamais dépasser les 7 000 trs/mn.

Important

Pendant toute la période de rodage, respecter scrupuleusement la périodicité des opérations d'entretien et les révisions conseillées dans le carnet de garantie. L'inobservation de ces règles dégage Ducati Motor Holding S.p.A. de toute responsabilité en cas de dommages au moteur ou de réduction de sa durée de vie.

Ces quelques précautions permettent de prolonger la durée de vie du moteur, en réduisant les besoins de révisions ou de mises au point.

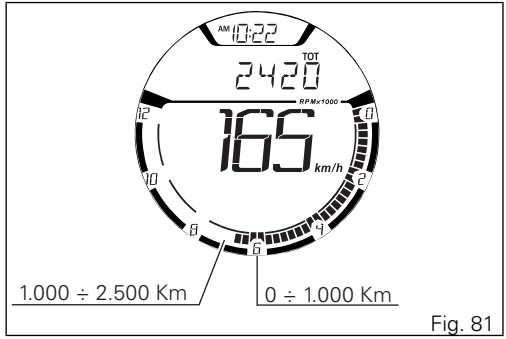


Fig. 81

Contrôles avant le démarrage

Attention

L'inexécution des vérifications avant la mise en route peut porter préjudice au motocycle ou être la cause de lésions graves au pilote et au passager.

Avant de se mettre en route, contrôler :

- CARBURANT DANS LE RÉSERVOIR
  Contrôler le niveau de carburant dans le réservoir. Au besoin, se ravitailler en carburant (page 135).
- NIVEAU D'HUILE MOTEUR
  Contrôler le niveau dans le carter par le hublot de regard. Au besoin, faire l'appoint (page 158).
- LIQUIDE FREINS
  Vérifier le niveau du liquide dans les réservoirs correspondants (page 137).
- CONDITION DES PNEUS
  Contrôler la pression et l'état d'usure des pneus (page 156).
- FONCTIONNEMENT DES COMMANDES
  Actionner les leviers et les pédales de frein, d'embrayage, de changement vitesse et la poignée des gaz pour vérifier leur fonctionnement.
- FEUX ET INDICATEURS
  Contrôler l'état des ampoules des feux et des indicateurs ainsi que le fonctionnement de l'avertisseur sonore. En présence d'ampoules grillées, les remplacer (page 92).
- SERRAGES À CLÉ
  Contrôler le blocage du bouchon de réservoir (page 117) et de la selle (page 118).
- BÉQUILLE
  Vérifier le fonctionnement et le positionnement correct de la béquille latérale (page 119).

Témoin ABS

Après le key-on, le témoin ABS reste allumé. Quand la vitesse du motocycle dépasse 5 km/h, le témoin s'éteint pour identifier le bon fonctionnement du système ABS.

Attention
En cas d'anomalies, renoncer à partir et s'adresser à un Concessionnaire ou à un Atelier Agréé Ducati.

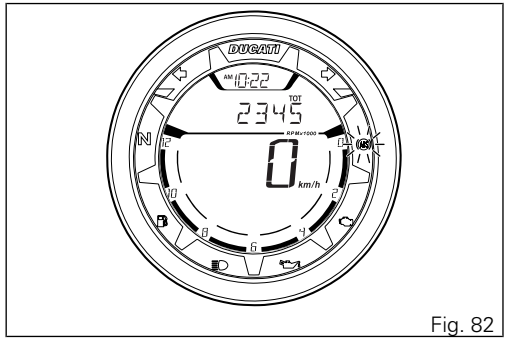


Fig. 82

Dispositif ABS

Vérifier la propreté des roues crantées avant (1) et arrière (2).

Attention

L'obstruction des trous de lecture compromet le bon fonctionnement du dispositif. En présence de terrains particulièrement boueux, il est préconisé de mettre hors service le dispositif ABS car des anomalies soudaines de fonctionnement pourraient se vérifier.

Attention

Un cabrage prolongé peut désactiver le système ABS.

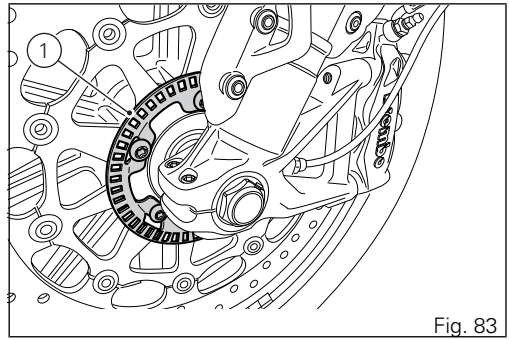


Fig. 83

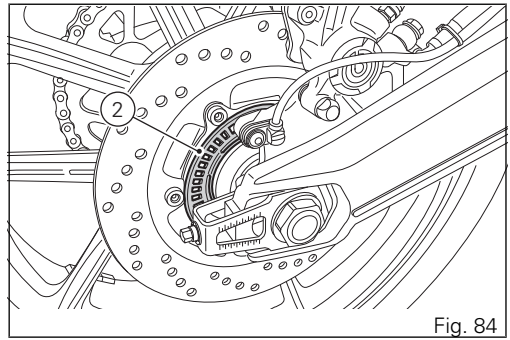


Fig. 84

Démarrage du motocycle

Attention
Avant le démarrage du moteur, il est bien de se familiariser avec les commandes à utiliser durant la conduite.

Attention
Ne jamais démarrer le moteur dans un local fermé. Les fumées d'échappement sont toxiques et peuvent causer la perte de conscience, voire la mort en très peu de temps.

Mettre le commutateur d'allumage sur la position (1, Fig. 85). Vérifier que le témoin vert N et le témoin rouge au tableau de bord, sont allumés.

Important
Le témoin indiquant la pression de l'huile doit s'éteindre quelques secondes après le démarrage du moteur.

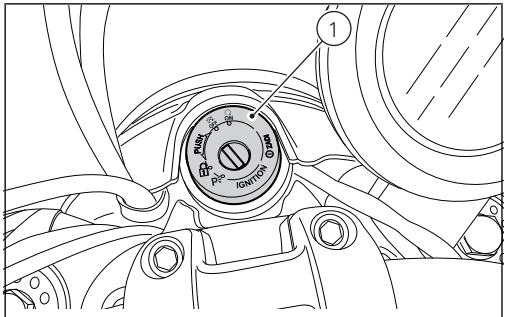


Fig. 85

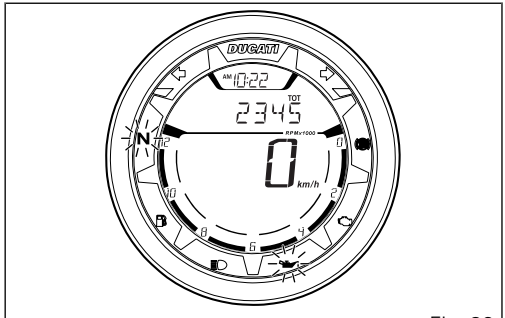


Fig. 86

Attention
La béquille latérale doit se trouver au repos (position horizontale), sinon le capteur de sécurité empêche le démarrage.

Remarque
Il est possible de démarrer le motocycle avec la béquille dépliée et le sélecteur au point mort, ou bien avec une vitesse enclenchée, en tirant le levier d'embrayage (dans ce dernier cas la béquille doit être à l'horizontale).

S'assurer que le commutateur d'arrêt (2, Fig. 87) est en position ○ (RUN), puis appuyer sur le bouton de démarrage (3, Fig. 87).
Laisser que le motocycle démarre spontanément sans actionner la poignée des gaz.

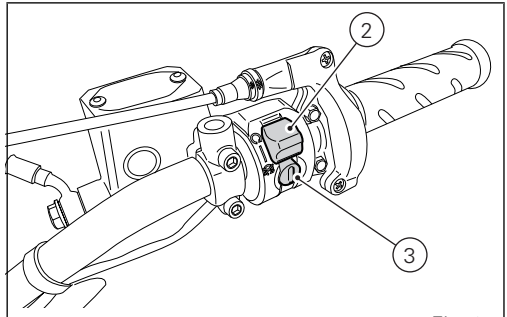


Fig. 87

Remarque
Si la batterie est à plat, le système empêche automatiquement l'activation du démarreur électrique.

Important
Ne pas faire tourner le moteur froid à un régime élevé. Attendre que l'huile chauffe et circule dans tous les points exigeant le graissage.

Démarrage et marche du motocycle

1) Débrayer avec le levier de commande.
2) Avec la pointe du pied appuyer énergiquement sur le sélecteur de vitesse de façon à enclencher la première vitesse.
3) Accélérer le moteur en agissant sur la poignée de commande des gaz, relâcher simultanément et lentement le levier d'embrayage ; le motocycle commencera à se déplacer.
4) Relâcher complètement le levier d'embrayage et accélérer.
5) Pour passer à la vitesse supérieure, couper les gaz pour diminuer le régime du moteur, débrayer, lever le sélecteur de vitesse et relâcher le levier d'embrayage.

Le passage des vitesses supérieures aux vitesses inférieures se fait comme suit : relâcher la poignée des gaz, débrayer, accélérer en augmentant pendant un instant le régime du moteur pour permettre la synchronisation des engrenages à enclencher, puis rétrograder en enclenchant la vitesse inférieure et relâcher le levier d'embrayage.
L'utilisation des commandes doit se faire avec intelligence et rapidité : en montée quand le motocycle commence à diminuer la vitesse, enclencher immédiatement la vitesse inférieure ; ce faisant on évite des sollicitations anormales au moteur ainsi qu'à toute la structure du motocycle.

Attention

Éviter les accélérations brusques qui peuvent noyer le moteur et provoquer des à-coups violents aux organes de transmission. Éviter de tenir le levier d'embrayage débrayé pendant la marche, pour ne pas risquer la surchauffe et l'usure prématurée des garnitures.

Attention

Un cabrage prolongé peut désactiver le système ABS.

Freinage

Réduire la vitesse bien avant, rétrograder pour utiliser le frein moteur, puis freiner en intervenant su les deux freins. Avant que le motocycle s'arrête, débrayer afin que le moteur ne s'éteigne tout à coup.

Système ABS

L'utilisation du frein dans des conditions particulièrement difficiles exige une grande sensibilité du pilote. Le freinage est un des moments les plus difficiles et dangereux de la conduite d'un véhicule à deux roues ; le risque de chute ou d'accident dans cette situation est statistiquement plus élevé qu'à tout autre moment. Lorsque la roue avant se bloque, l'action stabilisante du frottement fait défaut, provoquant ainsi la perte de contrôle du motocycle.

Afin de maintenir l'efficacité de toute la capacité de freinage du motocycle, dans des situations d'urgence et sur tout type de terrain ou de chaussée, ou dans des conditions climatiques hostiles, nous avons réalisé le système antiblocage des roues (ABS).

Il s'agit d'un dispositif hydraulique-électronique qui assure la gestion de la pression à l'intérieur du circuit de freinage, au moment où le capteur, monté sur la roue, signale au boîtier électronique que la roue est sur le point de se bloquer.

Cette baisse de pression momentanée fait en sorte que la roue continue de tourner, en maintenant l'adhérence idéale des pneus au sol. À ce moment-là, la centrale restitue la pression dans le circuit en reprenant l'action de freinage et répète le cycle jusqu'à ce que le problème n'ait complètement disparu.

On s'aperçoit de l'activation du mécanisme lors d'un freinage par une faible résistance « pulsatoire » sur le levier et sur la pédale de frein.

Les commandes et la gestion des systèmes de freinage avant et arrière se produisent séparément, soit actionnées par les commandes respectives sur la moto. L'ABS ne constitue donc pas un système de freinage intégral qui gère simultanément le frein avant et le frein arrière.

Au besoin, le système peut être désactivé depuis le tableau de bord en utilisant la fonction « Activation / Désactivation boîtier électronique ABS » (voirpage 66).

Attention

Avec le système ABS désactivé le motocycle conserve les caractéristiques du système de freinage standard ; l'utilisation indépendante de l'une des deux commandes de frein réduit donc l'efficacité de freinage du motocycle. Ne pas actionner brusquement et avec trop de force les commandes des freins sous peine de causer le blocage des roues et la perte de contrôle du motocycle. Par temps pluvieux ou sur chaussées glissantes, l'efficacité de freinage du motocycle sera sensiblement réduite. En pareilles circonstances, utiliser les freins avec douceur et extrême prudence. Les manœuvres soudaines peuvent causer la perte de contrôle du motocycle. S'il y a lieu d'emprunter des descentes abruptes et longues, utiliser la capacité de freinage du moteur en rétrogradant, actionner les freins de manière discontinue et seulement sur de petites distances : une utilisation continue cause l'échauffement excessif de la garniture et une forte réduction de l'efficacité de freinage. Les pneus gonflés à une pression inférieure à la pression prescrite réduisent l'efficacité du freinage et ne garantissent plus la précision de conduite et la tenue de route dans les virages.

Arrêt du motocycle

Réduire la vitesse, rétrograder et relâcher la poignée des gaz.
Rétrograder jusqu'à l'enclenchement de la première, puis mettre le sélecteur au point mort.
Freiner et arrêter la moto.
Couper le moteur en déplaçant la clé de contact en position (2).

Important

Ne pas laisser la clé sur ON, position (1), moteur éteint afin de prévenir tous préjudices aux composants électriques.

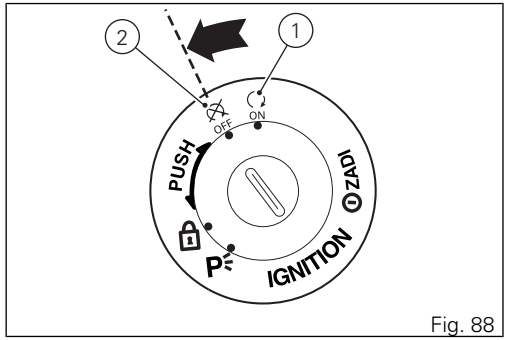


Fig. 88

Stationnement

Après avoir arrêté le motocycle, utiliser la béquille latérale pour le garer. Braquer tout à gauche et tourner la clé de contact sur la position (3) pour prévenir les vols. Pour garer la moto dans un garage ou dans un local quelconque, veiller à ce que le lieu soit bien aéré et qu'il n'y ait aucune source de chaleur à proximité de votre moto. Si besoin est, le feu de position peut rester allumé, pour ce faire tourner la clé en position (4).

Important

Ne pas laisser la clé sur la position (4) trop longtemps, car la batterie pourrait se décharger. Ne jamais laisser la clé insérée si la moto est sans surveillance.

Attention

Le système d'échappement peut être chaud, même après avoir arrêté le moteur ; prendre garde qu'aucune partie du corps ne touche le système d'échappement et veiller à ne pas garer le motocycle à proximité de matières inflammables (y compris le bois, les feuilles, etc.).

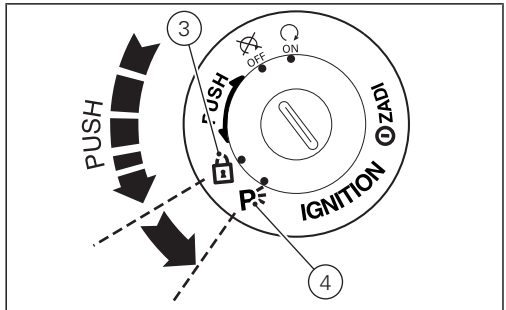


Fig. 89

Attention

L'utilisation de cadenas et verrouillages empêchant le motocycle de rouler (exemple : verrouillage du disque ou de la couronne, etc.) est très dangereuse et peut compromettre le bon fonctionnement du motocycle et la sécurité du pilote et du passager.

Ravitaillement de carburant

Durant le ravitaillement en carburant, ne pas remplir excessivement le réservoir. Le niveau du carburant doit rester au-dessous du trou de remplissage dans le puisard du bouchon (1).

Attention

Utiliser du carburant ayant une quantité réduite de plomb et un indice d'octane à l'origine d'au moins 95.

Attention

Le motocycle est compatible seulement avec des carburants ayant un contenu maximum d'éthanol de 10 % (E10).
L'utilisation de carburants avec des pourcentages d'éthanol supérieurs à 10 % est interdite. L'utilisation de ces carburants peut gravement endommager le moteur et les composants du motocycle. L'utilisation de carburants avec des pourcentages d'éthanol supérieurs à 10 % entraîne l'annulation de la garantie.

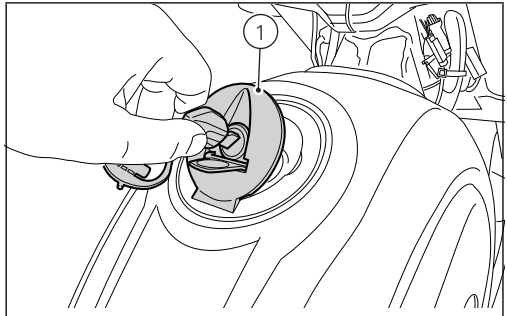


Fig. 90

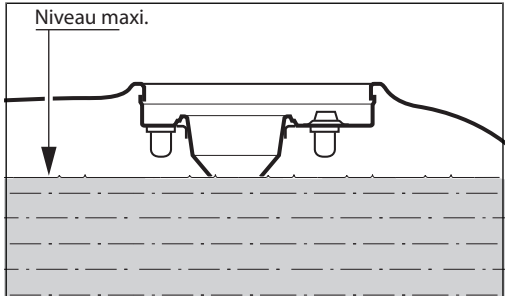


Fig. 91

Accessoires en dotation

Au-dessous de la selle se trouve la trousse à outils (1).

La trousse à outils se compose de :

- tournevis ;
- petit manche pour tournevis ;
- clé Allen 3 mm ;
- clé Allen 4 mm ;
- clé réglage précharge ;
- manche pour clé réglage précharge.

Pour accéder au compartiment, déposer la selle page 118.

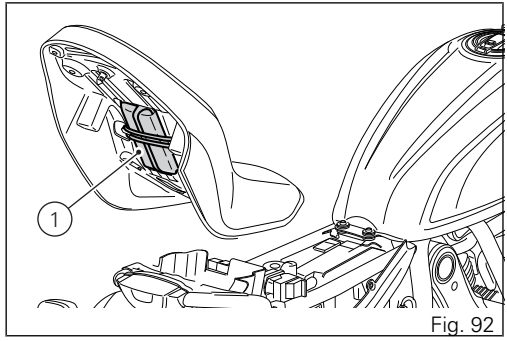


Fig. 92

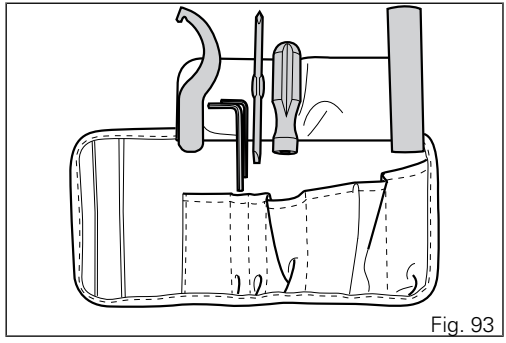


Fig. 93

Opérations d'utilisation et d'entretien principales

Contrôle du niveau du liquide des freins

Le niveau ne doit pas descendre au-dessous du repère MIN qui se trouve dans les réservoirs respectifs : dans (Fig. 94) est représenté le réservoir du liquide de frein avant et dans (Fig. 95) est représenté le réservoir du liquide de frein arrière. Un niveau insuffisant favorise l'admission d'air dans le circuit au détriment de l'efficacité du système. Quant à l'appoint ou à la vidange du fluide aux intervalles prescrits au tableau d'entretien périodique du Carnet de garantie, s'adresser à un Concessionnaire ou à un Atelier Agréé Ducati.

Important

Il est conseillé de remplacer toutes les durites des circuits tous les 4 ans.

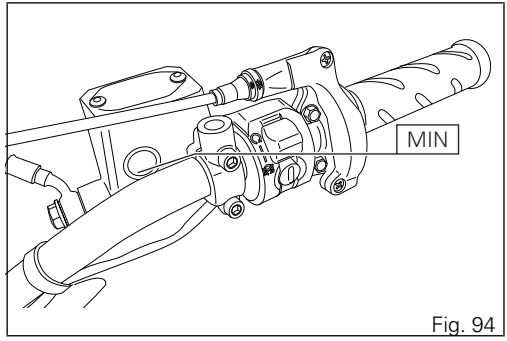


Fig. 94

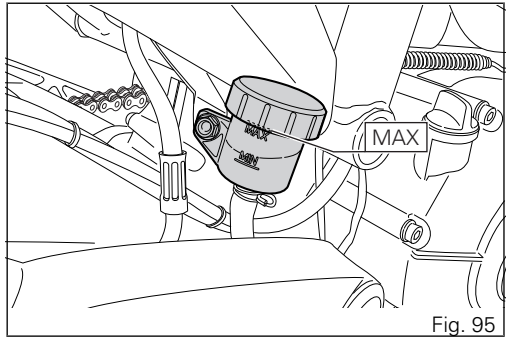


Fig. 95

Système de freinage

Si l'on constate un jeu trop important au levier ou à la pédale de frein, bien que les plaquettes de frein soient en bon état, s'adresser à un Concessionnaire ou à un Atelier Agréé Ducati pour faire vérifier le système et, au besoin, le purger.

Attention

Le liquide des freins attaque la peinture et le plastique ; éviter donc tout contact avec les parties peintes ou en plastique.
L'huile hydraulique est corrosive et peut causer des dommages et provoquer des blessures. Ne pas mélanger des huiles de qualité différente. Vérifier la parfaite étanchéité des joints.

Remplacement du filtre à air

Important

Pour effectuer les opérations d'entretien du filtre à air, s'adresser à un Concessionnaire ou à un Centre service agréé Ducati.

Contrôle de l'usure des plaquettes de frein

Contrôler l'usure des plaquettes à travers l'ouverture obtenue entre les demi-étriers.
Si l'épaisseur de la garniture, même d'une seule plaquette, est d'environ 1 mm, procéder au remplacement des deux plaquettes.

Attention

L'usure de la garniture au-delà de la limite causerait le contact du support métallique avec le disque de frein, en compromettant l'efficacité du freinage, l'intégrité du disque et la sécurité du pilote.

Important

Pour faire remplacer les plaquettes de frein, s'adresser à un Concessionnaire ou à un Atelier Agréé Ducati.

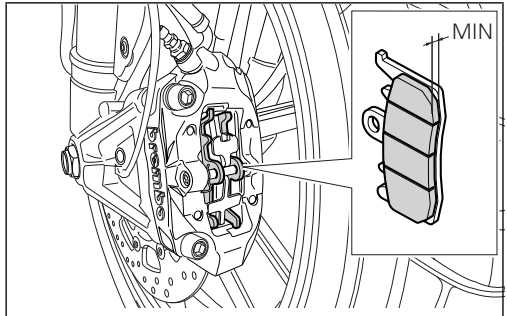


Fig. 96

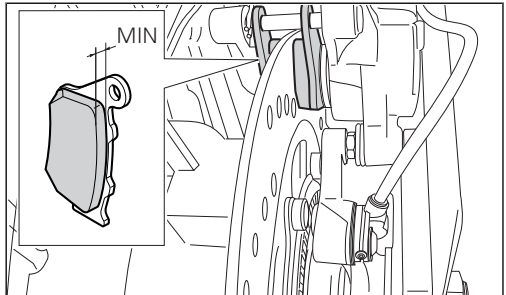


Fig. 97

Charge de la batterie

Attention
Pour déposer la batterie, s'adresser à un Concessionnaire ou à un Atelier Agréé Ducati.

Pour accéder à la batterie il faut déposer la selle page 118 et le cache de la batterie (A), en retirant l'élastique (C) tout en desserrant la vis (D). Dévisser les vis (1), déposer le câble positif (2) et le câble positif (ABS) (3) de la borne positive et le câble négatif (4) de la borne négative, en commençant toujours du câble négatif (-), puis déposer la batterie en la sortant de son logement.

Attention
La batterie dégage des gaz explosifs ; tenir à l'écart d'étincelles, de flammes et de cigarettes. Toujours charger la batterie dans un local suffisamment aéré.

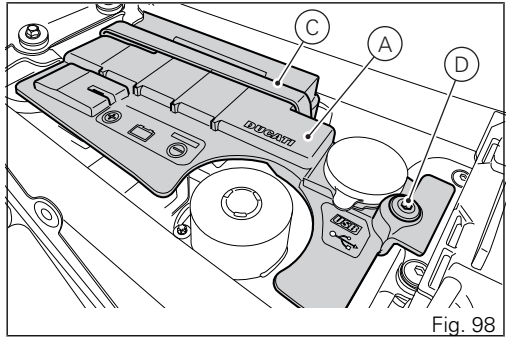


Fig. 98

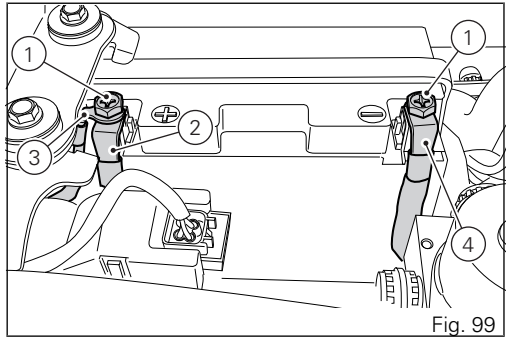


Fig. 99

Charger la batterie dans un endroit bien aéré.
Relier les conducteurs du chargeur de batterie aux bornes : rouge à la borne positive (+), noir à la borne négative (-).

Important
Relier la batterie au chargeur de batterie avant de l'activer : l'éventuelle formation d'étincelles, au niveau des bornes de la batterie, pourrait incendier les gaz contenus dans les éléments. Toujours brancher la borne positive rouge (+) en premier.

Graisser les vis (1, Fig. 99).
Repositionner la batterie, brancher le câble positif (2, Fig. 99) et le câble positif ABS (3, Fig. 99) à la borne positive et le câble négatif (4, Fig. 99) à la borne négative de la batterie, en commençant toujours par celle positive (+) et présenter les vis (1, Fig. 99).
Reposer le cache de la batterie (A, Fig. 98) , en repositionnant l'élastique (C, Fig. 98) puis serrer la vis (D, Fig. 98) au couple de 5 Nm ± 10 %.

Attention
Tenir la batterie hors de la portée des enfants.

Charger la batterie pendant 5 à 10 heures à 0,9 A.

Au cas où il serait nécessaire d'effectuer un démarrage de secours du motocycle avec un dispositif de démarrage de secours extérieur, il est possible de brancher le dispositif de démarrage à la batterie sans la déposer du véhicule. Brancher le positif du dispositif de démarrage extérieur au pôle positif de la batterie et le négatif du dispositif de démarrage extérieur au pôle négatif de la batterie.

Attention
Quand on branche le dispositif de démarrage extérieur aux pôles de la batterie installée sur le véhicule, faire attention à ne pas toucher d'autres parties métalliques de la moto.

Charge et maintien de la charge avec un mainteneur de charge pendant la période hivernale

Votre motocycle est pourvu d'un connecteur (1), situé en dessous de la selle, auquel vous pouvez relier un chargeur de batterie spécial (2) (kit Entretien batterie réf. 69924601A - pays divers, kit Mainteneur de batterie réf. 69924601AX - uniquement Japon, Chine et Australie) disponible auprès de notre réseau de vente.

Remarque

Le circuit électrique du modèle est conçu pour avoir une absorption très basse lorsque le contact est coupé. La batterie est toutefois sujette à un phénomène physique d'autodécharge qui dépend de la période de « non-usage » ainsi que des conditions environnementales.

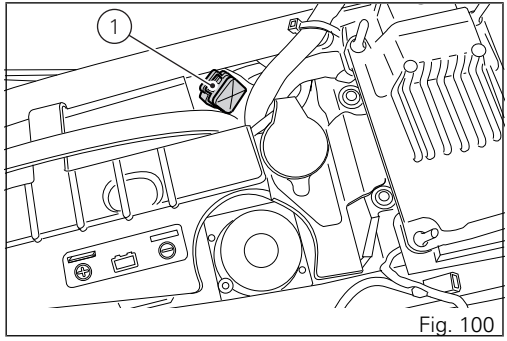


Fig. 100

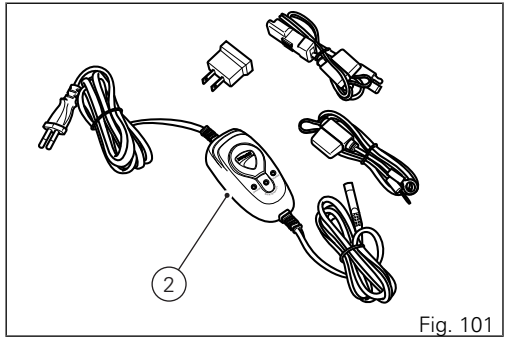


Fig. 101

Important

Si la tension de la batterie n'est pas maintenue à une valeur minimale de charge au moyen d'un mainteneur spécial, un phénomène irréversible de sulfuration se produit en provoquant un abaissement des performances de la batterie.

Remarque

Pendant des périodes de non-utilisation du motocycle (à titre indicatif plus de 30 jours) il est conseillé de se servir du mainteneur de charge Ducati (kit Mainteneur de batterie réf. 69924601A - pays divers, kit Mainteneur de batterie réf. 69924601AX - uniquement Japon, Chine et Australie) ; il est équipé d'électronique interne pour surveiller la tension avec un courant de recharge de 1,5 Ampères/heure maximum. Relier le mainteneur au contact diagnostic situé dans la partie arrière du motocycle.

Remarque

L'utilisation de mainteneurs de charge non approuvés par Ducati peut causer des dommages au circuit électrique du motocycle ; la garantie du motocycle ne couvre pas la batterie quand celle-ci est endommagée pour les raisons susdites, ce qui dénote donc un mauvais entretien.

Lubrification des articulations

Il est nécessaire de périodiquement contrôler les conditions des gaines extérieures des câbles des gaz et du câble de commande starter. Leur revêtement plastique extérieur ne doit pas présenter d'écrasements ni de craquelures. Vérifier le fonctionnement libre du câble interne en actionnant la commande : en présence de frottements ou points durs le faire remplacer auprès d'un Concessionnaire ou Atelier Agréé Ducati.

Pour prévenir ces problèmes, systématiquement lubrifier les bouts des câbles de chaque transmission flexible avec de la graisse SHELL Advance Grease ou Retinax LX2.

Pour le câble des gaz il est conseillé d'ouvrir la commande en desserrant les deux vis de fixation (1), puis de graisser le bout du câble et sa roulette.

Attention

En refermant la commande faire très attention à l'introduction du câble dans la roulette.

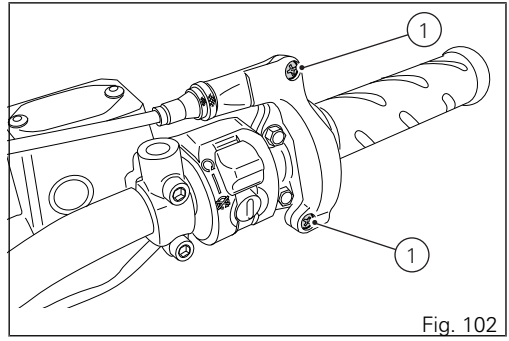


Fig. 102

Reposer le couvercle et serrer les vis (1) au couple de 1,8 Nm.

Pour assurer un fonctionnement optimal de l'articulation de la béquille latérale, il est nécessaire de la débarrasser de toute crasse et de lubrifier tous les points soumis au frottement avec de la graisse SHELL Alvania R3.

Réglage du câble de la commande des gaz

Quelle que soit la position de braquage, la poignée des gaz doit avoir une course à vide mesurée sur le bord de la poignée de 2÷4 mm : cote indiquée dans la figure avec la référence (A).
S'il est nécessaire de la régler, agir sur l'élément de réglage correspondant (1) situé au niveau de la commande même.

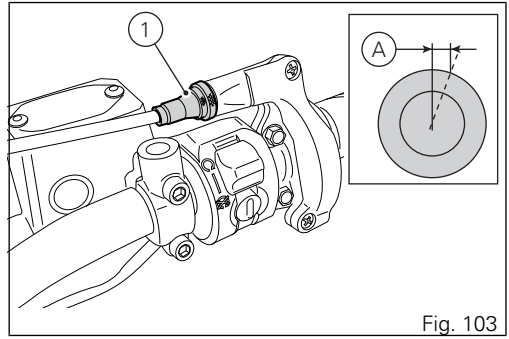


Fig. 103

Contrôle de la tension de la chaîne de transmission

Important
Pour la mise en tension de la chaîne de transmission, s'adresser à un Concessionnaire ou Atelier Agréé Ducati.

Tourner la roue arrière pour trouver la position dans laquelle la chaîne est plus tendue. Placer le motocycle sur sa béquille latérale. Par une simple pression du doigt, pousser la chaîne vers le bas dans le point de mesure, puis la relâcher. Mesurer la distance (A) entre les centres des axes de la chaîne et l'aluminium du bras oscillant. La distance doit être : A = 27 ÷ 29 mm.

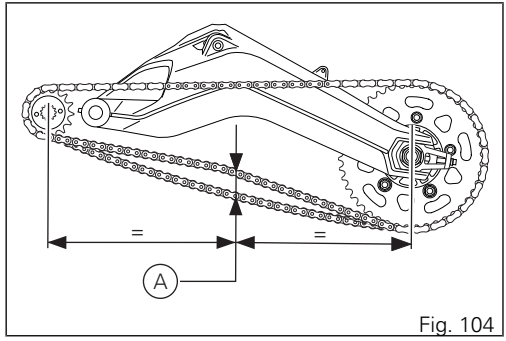


Fig. 104

Important
Si la chaîne de transmission est trop tendue ou trop lâche, effectuer son réglage pour atteindre la mesure correspondant aux valeurs indiquées.

Attention
Le bon serrage des vis du bras oscillant (1) est fondamental pour la sécurité du pilote et du passager.

Important
Une chaîne mal tendue provoque l'usure prématurée des organes de transmission.

Vérifier que les repères de positionnement sur les deux côtés du bras oscillant coïncident : de cette façon l'alignement parfait de la roue sera assuré. Graisser le filet de l'écrou (2) de l'axe de roue avec SHELL Retinax HDX2 et le serrer au couple de 145 Nm. Graisser le filet des vis (1) de réglage avec SHELL Alvania R3 et les serrer au couple de 10 Nm.

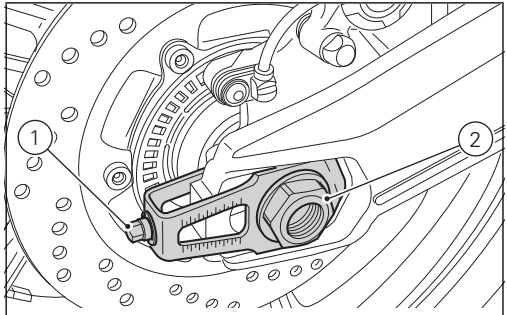


Fig. 105

Lubrification de la chaîne transmission

Cette chaîne est du type à joints toriques pour protéger les éléments de coulissement contre les agents extérieurs et pour assurer une plus longue durée de la lubrification.
Pour ne pas endommager ces joints lors du nettoyage, utiliser uniquement des solvants spécifiques et ne pas effectuer des lavages trop violents en utilisant des nettoyeurs haute pression à jets de vapeur.
Sécher la chaîne à l'air comprimé ou avec un produit absorbant et graisser chacun de ses composants avec de la graisse SHELL Advance Chain ou Advance Teflon Chain.

Important

L'utilisation de lubrifiants non spécifiques pourrait endommager la chaîne, la couronne et le pignon moteur.

Remplacement des ampoules des feux du phare avant

Important

Pour effectuer l'opération de remplacement des ampoules s'adresser à un Concessionnaire ou à un Centre service agréé Ducati.

Attention

En cas d'utilisation du motocycle sous la pluie ou après un lavage, il se pourrait que le verre du phare soit embué. Si l'on allume le phare pendant quelque temps, la buée du verre sera éliminée.

Avant de procéder au remplacement d'une ampoule grillée, s'assurer que les valeurs de tension et de puissance de l'ampoule de rechange correspondent à celles spécifiées dans le paragraphe « Circuit Électrique » page 180. Toujours vérifier le fonctionnement de la nouvelle ampoule avant de reposer les éléments déposés.
Desserrer les vis (1) et récupérer les étriers de jonction (2) du support de phare.

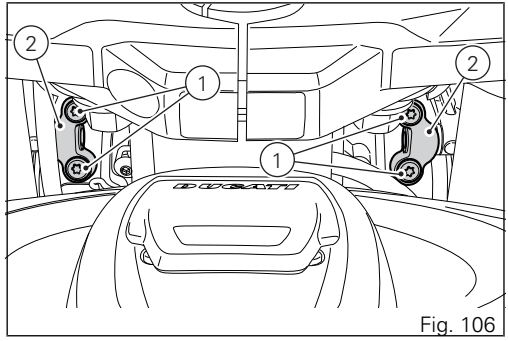


Fig. 106

Desserrer la vis (3).
Incliner vers le garde-boue avant l'ensemble phare en le supportant de manière appropriée, desserrer les vis (4) du couvercle d'accès à l'ampoule (5) et déposer le couvercle.

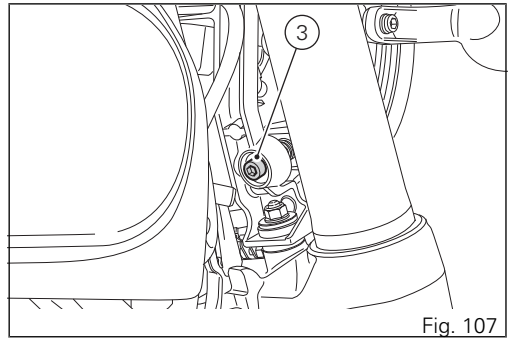


Fig. 107

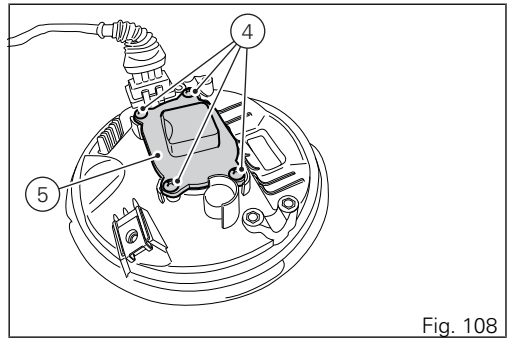


Fig. 108

Débrancher le connecteur (6).
Décrocher l'agrafe (7).
L'ampoule (8) a une attache à baïonnette ; pour l'extraire, il faut la pousser et la tourner dans le sens inverse des aiguilles d'une montre. Remplacer l'ampoule en l'enfonçant et la tournant dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à son encliquetage en place.

Remarque
La partie transparente de l'ampoule neuve ne doit pas être touchée les mains nues, parce que cela en provoquerait le noircissement, d'où la diminution de sa luminosité.

En phase de repose, reposer les éléments déposés dans l'ordre inverse par rapport à la séquence de dépose et en particulier serrer les vis (1, Fig. 106) au couple de 5 Nm.

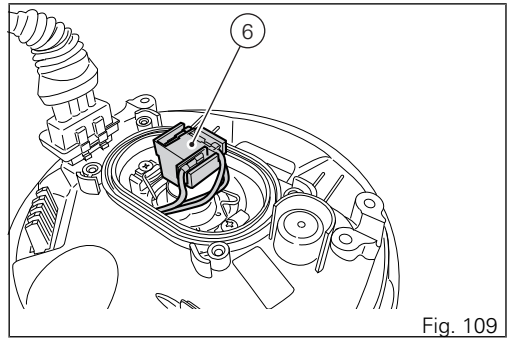


Fig. 109

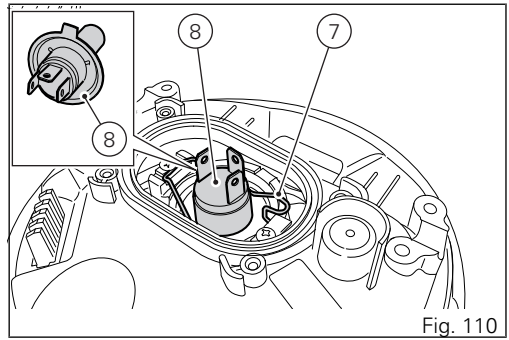


Fig. 110

Remplacement des ampoules des clignotants

Pour le remplacement des ampoules des clignotants avant/arrière il faut desserrer la vis (1) et déposer la coupelle (2).

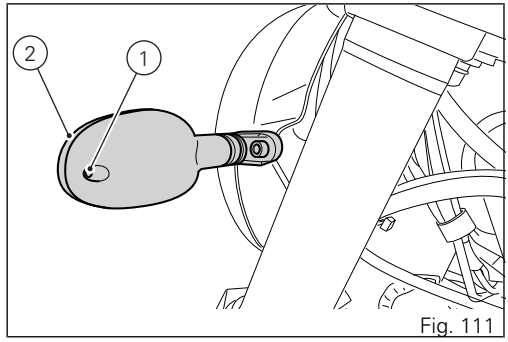


Fig. 111

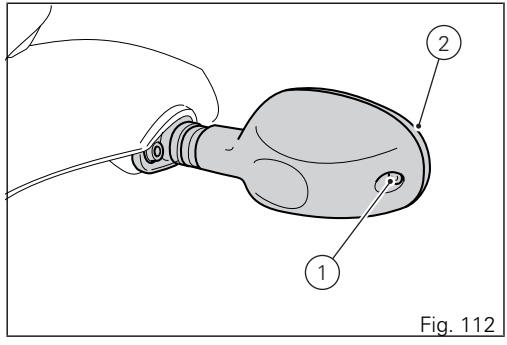


Fig. 112

Orientation du phare

Remarque
Le phare a un double réglage pour le faisceau lumineux, un pour le côté droit et un pour le côté gauche

Vérifier la bonne orientation du phare en mettant le motocycle - pneus gonflés à la pression prescrite et une personne assise sur la selle - parfaitement à l'aplomb de son axe longitudinal et en regard d'une paroi ou d'un écran à une distance de 10 m. Tracer une ligne horizontale correspondant à la hauteur du centre du phare et une ligne verticale prolongeant l'axe longitudinal du motocycle. Effectuer de préférence le contrôle dans la pénombre. Allumer le feu de croisement et passer au réglage du faisceau lumineux de droite et de gauche : la ligne supérieure de démarcation entre la zone sombre et la zone éclairée ne doit pas dépasser les 9/10 de la garde au sol du centre du phare.

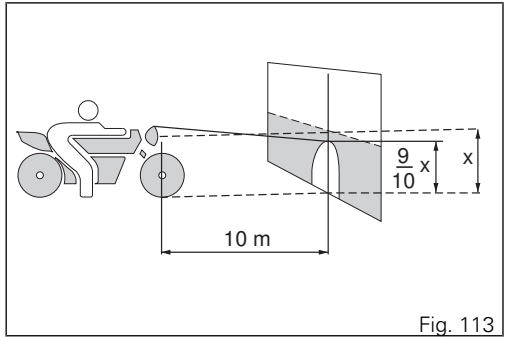


Fig. 113

Remarque
La procédure décrite est celle établie par la « Réglementation Italienne » concernant la hauteur maximale du faisceau lumineux. Conformer cette procédure aux prescriptions en vigueur dans le pays de destination de la moto.

Réglage du phare

Pour le réglage en hauteur du phare, tourner la vis (1) à la main.

Important
La vis de réglage du phare n'a pas de butée.

Attention
En cas d'utilisation du motocycle sous la pluie ou après un lavage, il se pourrait que le verre du phare soit embué. Si l'on allume le phare pendant quelque temps, la buée du verre sera éliminée.

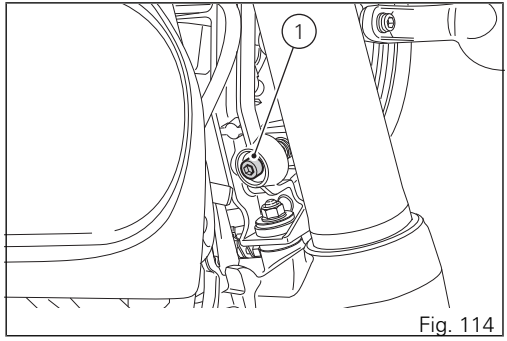


Fig. 114

Réglage des rétroviseurs

Régler manuellement le rétroviseur (A) jusqu'à obtenir la position souhaitée.

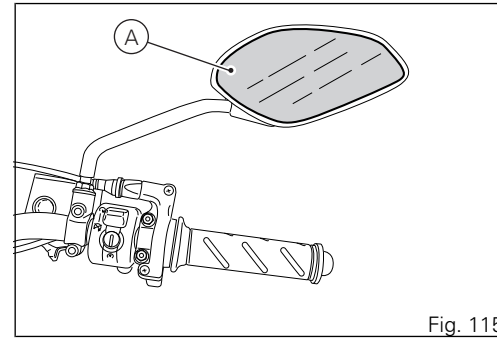


Fig. 115

Pneus Tubeless

Pression du pneu avant :
2,50 bars (pilote seulement) - 2,50 bars (pleine charge).
Pression du pneu arrière :
2,50 bars (pilote seulement) - 2,90 bars (pleine charge).
La pression des pneus est sujette à des variations dues à la température extérieure et à l'altitude ; contrôler et adapter la pression chaque fois que l'on voyage dans des zones avec de fortes amplitudes ou à haute altitude.

Important

La pression des pneus doit être contrôlée et corrigée à froid. Pour ne pas risquer d'endommager la jante avant, augmenter la pression de gonflage du pneu de 0,2 ÷ 0,3 bar avant de rouler sur des chaussées très déformées.

Réparation ou remplacement pneus (sans chambre à air, Tubeless)

En cas de perforations légères, les pneus sans chambre à air se dégonflent très lentement, puisqu'ils ont un certain degré d'étanchéité autonome. Si un pneu est légèrement dégonflé, contrôler avec soin la présence éventuelle de fuites.

Attention

En cas de crevaison, remplacer le pneu. Remplacer les pneus en utilisant la marque et le type de première monte. S'assurer d'avoir bien vissé les capuchons de protection des valves pour éviter les chutes de pression durant la marche. Ne jamais utiliser un pneu avec chambre à air : l'inobservation de cette norme peut causer l'éclatement soudain du pneu et compromettre la sécurité du pilote et du passager.

Après le remplacement d'un pneu, il faut rééquilibrer la roue.

Attention

Ne pas retirer et ne pas déplacer les masses d'équilibrage des roues.

Remarque

S'adresser à un concessionnaire ou à un Atelier Agréé Ducati pour le remplacement des pneus afin d'avoir la garantie d'une dépose et d'une repose correctes des roues. Les roues sont équipées de certains composants du système ABS qui requièrent des réglages spécifiques (capteurs, roues crantées).

Épaisseur minimale de la bande de roulement

Mesurer l'épaisseur minimum (S, Fig. 116) de la bande de roulement dans le point où l'usure est plus importante : elle ne doit pas être inférieure à 2 mm et, en tout cas, non inférieure aux dispositions de la loi locale en vigueur.

Important

Contrôler périodiquement les pneus pour détecter des coupures ou fissures, surtout sur les flancs, des gonflements ou des taches évidentes et étendues qui révèlent des dommages à l'intérieur ; les remplacer en cas de dommages graves. Ôter les graviers ou autres corps étrangers restés captifs des sculptures du pneu.

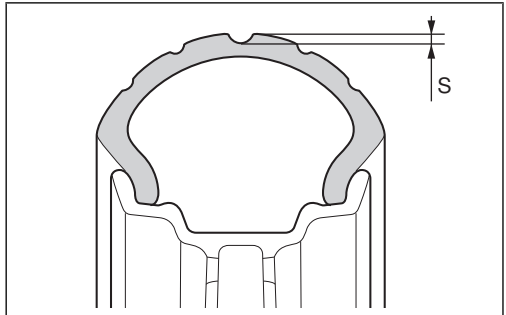


Fig. 116

Contrôle du niveau d'huile moteur

Le niveau de l'huile moteur peut être vérifié par le hublot de regard (1) placé sur le couvercle d'embrayage. Contrôler le niveau moto parfaitement verticale et moteur froid. Le niveau d'huile doit se situer entre les repères du regard transparent. Si le niveau est bas, faire l'appoint en ajoutant de l'huile moteur SHELL Advance 4T Ultra. Enlever le bouchon de remplissage (2) et ajouter de l'huile jusqu'au niveau établi. Reposer le bouchon.

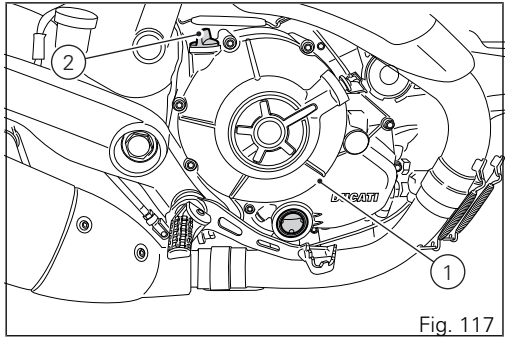


Fig. 117

Important

Pour vidanger l'huile moteur et remplacer les filtres à huile aux intervalles prescrits dans le tableau d'entretien périodique du Carnet de Garantie, s'adresser à un Concessionnaire ou à un Atelier Agréé Ducati.

Viscosité

SAE 15W-50
Les autres viscosités spécifiées dans le tableau peuvent être utilisées si la température moyenne de la zone d'utilisation de la moto est comprise dans la plage indiquée.

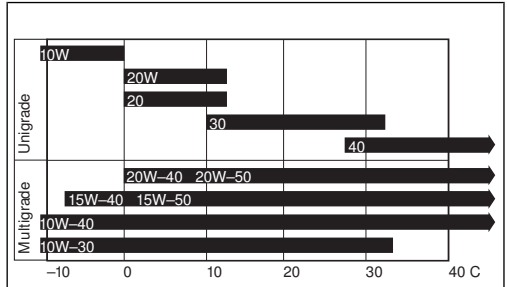


Fig. 118

Nettoyage et remplacement des bougies

Les bougies constituent un élément important du moteur et doivent être contrôlées périodiquement. Pour effectuer le remplacement éventuel de la bougie, s'adresser à un Concessionnaire ou à Centre service agréé Ducati.

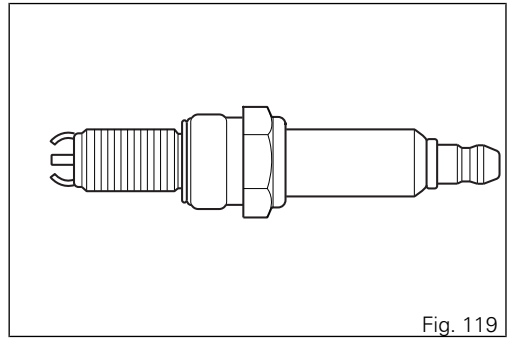


Fig. 119

Nettoyage général

Pour conserver dans le temps le brillant d'origine des surfaces métalliques et de celles peintes, le motocycle doit être lavé et nettoyé périodiquement selon l'usage et l'état des routes parcourues. Utiliser à cette fin des produits spécifiques, possiblement biodégradables, en évitant les détergents et les solvants trop agressifs.
Pour le nettoyage du pare-brise et de la selle, utiliser seulement de l'eau et du savon neutre.
Nettoyer régulièrement à la main les composants en aluminium. Utiliser des détergents spécifiques pour aluminium NE CONTENANT PAS de substances abrasives ou de la soude caustique.

Remarque

Ne pas utiliser des éponges avec des parties abrasives ou de la paille de fer, utiliser seulement des chiffons doux.

La garantie ne sera pas reconnue sur les motocycles où on aura constaté un entretien insuffisant.

Important

Ne pas laver le motocycle immédiatement après l'usage pour éviter la formation d'auréoles dues à l'évaporation de l'eau sur les surfaces encore chaudes.
Ne pas orienter vers le motocycle des jets d'eau chaude ou à haute pression.
L'emploi de nettoyeurs à haute pression pourrait comporter des grippages ou de graves anomalies aux fourches, aux moyeux de roue, au circuit électrique, produire de l'eau de condensation à l'intérieur du phare (embuage), problèmes aux joints d'étanchéité de la fourche, aux prises d'air et aux silencieux d'échappement, avec la perte consécutive des conditions requises de sécurité du véhicule.
Si certaines parties du moteur résultent particulièrement sales ou graisseuses, utiliser un dégraissant pour le nettoyage en évitant qu'il aille au contact des organes de transmission (chaîne, pignon, couronne, etc.).

Rincer le motocycle avec de l'eau tiède et essuyer toutes les surfaces avec une peau chamoisée.

Attention
Les freins parfois ne répondent pas après le lavage du motocycle. Ne pas graisser ou lubrifier les disques de frein, on compromettrait ainsi l'efficacité de freinage du motocycle. Nettoyer les disques avec un solvant non graisseux.

Attention
Le lavage, la pluie ou l'humidité peuvent causer l'embuage du verre du phare. Pour faciliter l'élimination de la buée du verre du phare, il faut l'allumer pendant un certain temps.

Nettoyer soigneusement les roues crantées du système antiblocage ABS afin de permettre une performance parfaite du dispositif. Ne pas utiliser des produits agressifs pour ne pas endommager les roues crantées et les capteurs.

Longue période d'inactivité

Si la moto doit rester inutilisée pendant une longue période, il est conseillé d'effectuer les opérations suivantes :

- Nettoyage général ;
- vidanger le réservoir de carburant ;
- introduire des sièges de bougies un peu d'huile moteur dans les cylindres et faire accomplir, manuellement, quelques tours au moteur pour distribuer un voile de protection sur les parois internes ;
- utiliser la béquille de stand pour soutenir le motocycle ;
- débrancher et déposer la batterie.

Si le motocycle est resté inactif pour une période supérieure à un mois, contrôler et éventuellement recharger ou remplacer la batterie.
recouvrir la moto d'une housse de protection qui ne doit pas abîmer la peinture ni retenir l'eau de condensation.
La housse de protection est disponible auprès de Ducati Performance.

Avertissements importants

Dans certains pays (France, Allemagne, Grande-Bretagne, Suisse, etc.), la législation locale exige le respect de certaines normes antipollution et antibruit. Effectuer les contrôles périodiques prévus et remplacer toutes les pièces défectueuses par des pièces détachées d'origine Ducati conformes aux normes de chaque pays.

Plan d'entretien programmé

Plan d'entretien programmé : opérations à effectuer par le concessionnaire

Liste des opérations avec type d'intervention (échéance kilométrique / milles ou temporelle *)	**km x 1 000** **MI x 1 000**	**1** **0,6**	**12** **7,5**	**24** **15**	**36** **22,5**	**48** **30**	**Temps (mois)**
Lecture mémoire des pannes avec DDS et vérification de la mise à jour versions logiciel sur les boîtiers électroniques		●	●	●	●	●	12
Vérification présence d'éventuelles mises à jour techniques et campagnes de rappel		●	●	●	●	●	12
Vidange de l'huile moteur et remplacement du filtre		●	●	●	●	●	12
Nettoyage du filtre d'aspiration huile moteur		●					-
Contrôle et/ou réglage du jeu aux soupapes			●	●	●	●	-
Remplacement des courroies de distribution				●		●	60
Remplacement des bougies				●		●	-
Nettoyage du filtre à air			●		●		-
Remplacement du filtre à air				●		●	-
Contrôle du niveau d'huile des freins		●	●	●	●	●	12
Vidange de l'huile des freins							36

Liste des opérations avec type d'intervention (échéance kilométrique / milles ou temporelle *)	**km x 1 000** **MI x 1 000**	**1** **0,6**	**12** **7,5**	**24** **15**	**36** **22,5**	**48** **30**	**Temps (mois)**
Contrôle de l'usure des plaquettes et des disques de frein. Les remplacer si nécessaire		●	●	●	●	●	12
Contrôle du serrage des vis des étriers de frein et des vis des brides de disques de frein		●	●	●	●	●	12
Contrôle du serrage des écrous de roue avant et arrière		●	●	●	●	●	12
Contrôle du serrage fixations cadre au moteur			●	●	●	●	-
Contrôle des roulements des moyeux de roue				●		●	-
Contrôle et lubrification axe de roue arrière				●		●	-
Contrôle des amortisseurs de couple en caoutchouc sur la couronne				●		●	-
Contrôle du serrage de l'écrou couronne et pignon de transmission finale		●	●	●	●	●	12
Contrôle de l'usure de la transmission finale (chaîne, pignon et couronne) et des patins de chaîne			●	●	●	●	12
Contrôle de la tension et de la lubrification de la chaîne de transmission finale		●	●	●	●	●	12

Liste des opérations avec type d'intervention (échéance kilométrique / milles ou temporelle *)	**km x 1 000** **MI x 1 000**	**1** **0,6**	**12** **7,5**	**24** **15**	**36** **22,5**	**48** **30**	**Temps (mois)**
Contrôle des roulements de direction et lubrification éventuelle				●		●	-
Vidange de l'huile de fourche avant					●		-
Contrôle visuel des éléments d'étanchéité fourche avant et amortisseur arrière		●	●	●	●	●	12
Contrôle de la liberté de mouvement et des éléments de serrage de la béquille latérale et de la béquille centrale (si installée)		●	●	●	●	●	12
Contrôle visuel des tubulures de carburant			●	●	●	●	12
Contrôle des points de frottement, du jeu et de la liberté de mouvement et de positionnement des tuyaux flexibles et du câblage électrique visible		●	●	●	●	●	12
Lubrification des leviers au guidon et commandes à la pédale			●	●	●	●	12
Contrôle de la pression et de l'usure des pneus		●	●	●	●	●	12
Contrôle du niveau de charge de la batterie		●	●	●	●	●	12
Contrôle du fonctionnement du système d'air secondaire			●	●	●	●	-

Liste des opérations avec type d'intervention (échéance kilométrique / milles ou temporelle *)	**km x 1 000** **MI x 1 000**	**1** **0,6**	**12** **7,5**	**24** **15**	**36** **22,5**	**48** **30**	**Temps (mois)**
Contrôle du fonctionnement des dispositifs électriques de sécurité (capteur de béquille latérale, interrupteurs frein avant et arrière, contacteur d'arrêt du moteur, capteur des vitesses / point mort)		●	●	●	●	●	12
Contrôle des dispositifs d'éclairage, clignotants, avertisseur sonore et commandes		●	●	●	●	●	12
Raz indication Service à l'aide du DDS		●	●	●	●	●	-
Test final et essai sur route, avec contrôle du bon fonctionnement des dispositifs de sécurité (ex. : ABS) et du régime de ralenti		●	●	●	●	●	12
Nettoyage doux du véhicule		●	●	●	●	●	12
Remplissage du coupon de révision dans la documentation de bord (Livret de Service)		●	●	●	●	●	12
Contrôle des roues à branches en conformité avec le manuel d'atelier		●	●	●	●	●	-

* Effectuer l'intervention d'entretien à l'échéance qui arrive en premier (km, MI ou mois).

Plan d'entretien programmé : opérations à effectuer par le client

Liste des opérations avec type d'intervention (échéance kilométrique / milles ou temporelle *)	**km x 1 000**	**1**
	mi x 1 000	**0,6**
	Mois	**6**
Contrôle du niveau d'huile moteur		●
Contrôle du niveau d'huile des freins		●
Contrôle de la pression et de l'usure des pneus		●
Contrôle de la tension et de la lubrification de la chaîne		●
Contrôle des plaquettes de frein. Si elles sont usées, demander au concessionnaire de les remplacer		●

* Effectuer l'intervention d'entretien à l'échéance qui arrive en premier (km, MI ou mois).

Caractéristiques techniques

Poids

Poids Total (en ordre de marche avec 90 % de carburant - 93/93/CE) :
186 kg (ICON) ;
192 kg (URBAN ENDURO) ;
186 kg (FULL THROTTLE) ;
186,5 kg (CLASSIC) ;
Poids Total (sans liquides et batterie) :
170 kg (ICON) ;
176 kg (URBAN ENDURO) ;
170 kg (FULL THROTTLE) ;
176,5 kg (CLASSIC) ;
Poids maximum admissible (à pleine charge) :
365 kg

Attention

Le non-respect des limites de charge pourrait influencer négativement la maniabilité et le rendement du motocycle, ainsi que provoquer la perte de contrôle du motocycle.

Dimensions

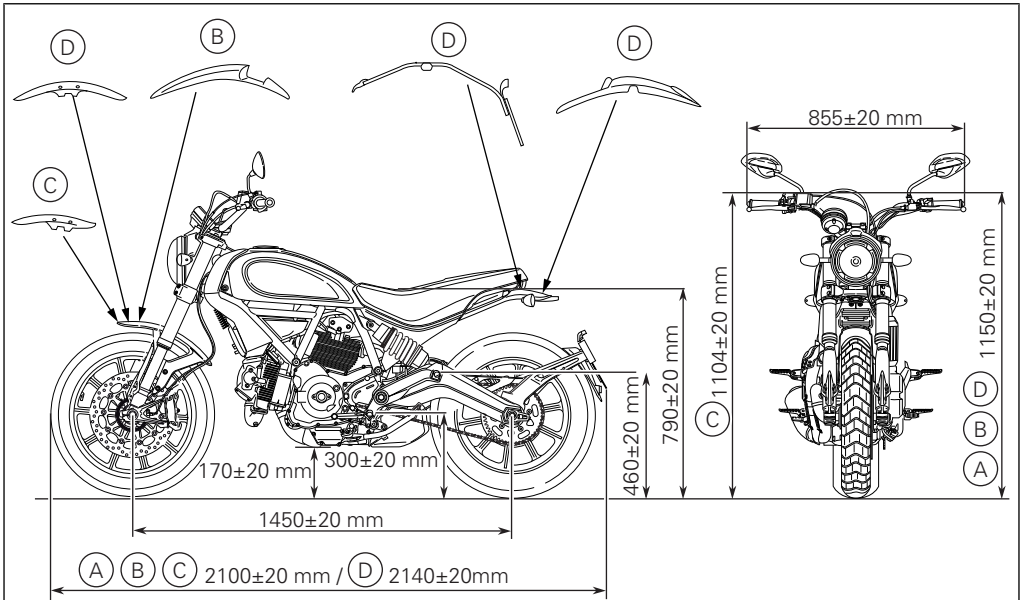


Fig. 120

Pour les cotes avec la lettre indiquée sur le côté, se référer à la liste suivante :
A) Scrambler ICON
B) Scrambler URBAN ENDURO
C) Scrambler FULL THROTTLE
D) Scrambler CLASSIC

Ravitaillements

RAVITAILLEMENTS	**TYPE**	
Réservoir à carburant, avec réserve de 4 dm^3 (litres)	Essence sans plomb avec indice d'octane minimum d'au moins RON 95.	13,5 dm^3 (litres)
Carter moteur et filtre	SHELL - Advance 4T Ultra	3,4 dm^3 (litres)
Circuits de freins AV / AR et embrayage	SHELL Advance Brake DOT 4	-
Protection des contacts électriques	SHELL Advance Contact Cleaner	-
Fourche avant	SHELL Advance Fork 7.5 ou Donax TA	427 cm^3 (tube droit) 298 cm^3 (tube gauche)

Important

L'emploi d'additifs dans le carburant ou dans les lubrifiants est à proscrire. L'utilisation de ces carburants peut gravement endommager le moteur et les composants du motocycle.

Attention

Le motocycle est compatible seulement avec des carburants ayant un contenu maximum d'éthanol de 10 % (E10).
L'utilisation de carburants avec des pourcentages d'éthanol supérieurs à 10 % est interdite. L'utilisation de ces carburants peut gravement endommager le moteur et les composants du motocycle. L'utilisation de carburants avec des pourcentages d'éthanol supérieurs à 10 % entraîne l'annulation de la garantie.

Moteur

Bicylindrique à 4 temps en « L » longitudinal de 90°.
Alésage mm : 88
Course mm : 66
Cylindrée totale cm^3 : 803
Rapport volumétrique : 11±0,5:1
Puissance max. à l'arbre (95/1/CE) :
55 kW - 74 CV à 8 250 trs/mn
Couple max. à l'arbre (95/1/CE) :
68 Nm - 6,9 Kgm à 5 750 trs/mn.
Régime max, trs/mn :
9 200.

Important

Ne jamais dépasser le régime maximum, sous aucun prétexte.

Distribution

DESMODROMIQUE deux soupapes par cylindre commandées par quatre culbuteurs (deux d'ouverture et deux de fermeture) et par un arbre à cames en tête. Elle est commandée par le vilebrequin au moyen d'engrenages cylindriques, de poulies et de courroies crantées.

Schéma de la distribution desmodromique

1) Culbuteur d'ouverture (ou supérieur) ;
2) Pastille de réglage du culbuteur supérieur ;
3) demi-lunes ;
4) pastille de réglage du culbuteur de fermeture (ou inférieur) ;
5) ressort de rappel du culbuteur inférieur ;
6) culbuteur de fermeture (ou inférieur) ;
7) arbre à cames ;
8) soupape.

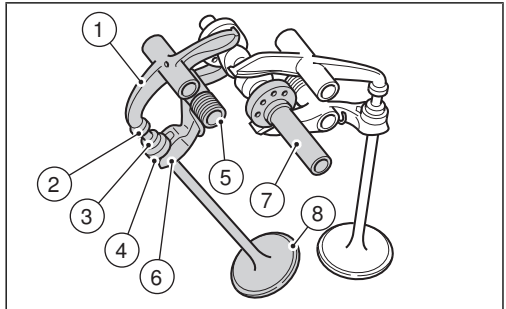


Fig. 121

Performances

La vitesse maximale à chaque changement de vitesse ne peut être obtenue qu'en respectant scrupuleusement les prescriptions du rodage indiquées et en exécutant périodiquement les opérations d'entretien préconisées.

Important

L'inobservation de ces règles dégage Ducati Motor Holding S.p.A. de toute responsabilité pour tout éventuel dommage du moteur et tout éventuel problème concernant sa durée de vie.

Bougies d'allumage

Marque : NGK
Type : DCPR8E

Alimentation

Injection électronique indirecte SIEMENS.
Injecteurs par cylindre : 1
Trous par injecteur : 8
Alimentation carburant : 95-98 RON.

Attention

Le motocycle est compatible seulement avec des carburants ayant un contenu maximum d'éthanol de 10 % (E10).
L'utilisation de carburants avec des pourcentages d'éthanol supérieurs à 10 % est interdite. L'utilisation de ces carburants peut gravement endommager le moteur et les composants du motocycle. L'utilisation de carburants avec des pourcentages d'éthanol supérieurs à 10 % entraîne l'annulation de la garantie.

Freins

Système antiblocage des freins à action séparée, contrôlé par des capteurs à effet Hall montés sur les deux roues, avec détection sur roues crantées : possibilité de désactivation ABS.

AVANT
À disque simple perforé semi-flottant.
Matériau de la surface de freinage : acier.

Matériau de la frette : acier.
Diamètre du disque : 330 mm.
Commande hydraulique par levier sur le côté droit du guidon.
Marque étrier de frein : BREMBO.
Type : M4.3 pistons.
Garniture : TT 2182 FF.
Type de maître-cylindre : PS 13/22.

ARRIÈRE
À disque fixe perforé, en acier.
Diamètre du disque : 245 mm.
Commande hydraulique par pédale sur le côté droit.
Marque : BREMBO
Type : PF32.
Garniture : FERIT I/D 450 FF.
Type de maître-cylindre : PS 11.

Attention

Le liquide utilisé dans le système de freinage est corrosif.
En cas de contact accidentel avec les yeux ou la peau, laver abondamment à l'eau courante la partie concernée.

Transmission

Embrayage en bain d'huile actionné par levier au côté gauche du guidon.
Transmission entre le moteur et l'arbre primaire de la boîte de vitesses par pignons à denture droite.
Rapport pignon moteur / couronne d'embrayage : 33/61
Boîte de vitesses à 6 rapports ; avec engrenages constamment en prise et pédale de sélecteur à gauche.

Rapport pignon de sortie de la boîte de vitesses / couronne arrière : 15/39
Rapports de vitesses totaux :
1ère 13/32
2e 18/30
3e 21/28
4e 23/26
5e 22/22
6e 26/24

Transmission par chaîne entre boîte de vitesses et roue arrière.
Marque : DID
Type : 520 VF
Dimensions : 5/8" x 1/4"

Nombre de maillons : 104

Important
Les rapports indiqués ont été homologués et ne doivent donc pas être modifiés.

Attention
S'il y a lieu de remplacer la couronne arrière, s'adresser à un Concessionnaire ou à un Atelier Agréé Ducati.
Le remplacement incorrect de ce composant peut compromettre sérieusement la sécurité du pilote et du passager et endommager irréparablement le motocycle.

Cadre

Tubulaire à treillis en tubes d'acier à haute résistance
Angle de braquage (sur chaque côté) : 35°
Inclinaison fourreau : 24°
Chasse mm : 112

Roues

Jantes en alliage léger à dix branches (ICON, FULL THROTTLE).
Jantes à rayons (URBAN ENDURO, CLASSIC)

Avant
Dimensions : MT 3,00 x 18”

Arrière
Dimensions : MT 5,50 x 17”

Les deux roues sont à axe amovible.

Pneus

Avant
Radial, type « tubeless ».
Dimension : 110/80-R18 MC 58H

Arrière
Radial, type « tubeless ».
Dimension : 180/55-R17 MC73H

Suspensions

Avant

À fourche hydraulique inversée non réglable.
Diamètre des tubes porteurs :
51 mm.
Débattement de la roue : 150 mm.

Arrière

À actionnement progressif. L'amortisseur réglable dans la précharge du ressort, a son axe de pivotement dans la partie inférieure du mono-bras oscillant en aluminium moulé sous pression. Cette solution technologique procure au système une stabilité exceptionnelle.
Course de l'amortisseur : 61 mm.
Débattement de la roue arrière : 150 mm.

Système d'échappement

Mono-silencieux avec chambres d'expansion et absorption en acier inoxydable.
Catalyseur intégré dans le silencieux avec deux sondes lambda sur les tuyaux d'échappement à la sortie des culasses.

Couleurs disponibles

Scrambler ICON
Jaune '62 Yellow
Fond réf. DS20052 (LECHLER) ;
Émail réf. MC060035 (LECHLER) ;
Cadre Noir Carbone AKZO NOBEL réf. MY/2/9611AV
Jantes couleur Matt Black PEHADUR EINBRENN-LACK VPCH03352 (Peter Lacke)

Rouge Ducati
Fond réf. 2920007 (LECHLER) ;
Émail réf. LMC06017 (LECHLER) ;
Cadre Noir Carbone AKZO NOBEL réf. MY/2/9611AV
Jantes couleur Matt Black PEHADUR EINBRENN-LACK VPCH03352 (Peter Lacke)

Scrambler URBAN ENDURO
Wild Green
Fond réf. DS20054 (LECHLER) ;
Émail réf. MC060013 (LECHLER) ;
Cadre Noir Carbone AKZO NOBEL réf. MY/2/9611AV
Jantes couleur Matt Black PEHADUR EINBRENN-LACK VPCH03352 (Peter Lacke)

Scrambler FULL THROTTLE
Deep Black
Fond réf. 881I0748 (PALINAL) ;
Base réf. 929.R223 (PALINAL) ;
Transparent réf. 923I.2176 (PALINAL) ;
Cadre Noir Carbone AKZO NOBEL réf. MY/2/9611AV

Jantes couleur Matt Black PEHADUR EINBRENN-
LACK VPCH03352 (Peter Lacke)

Scrambler CLASSIC
Orange Sunshine
Fond réf. DS20052 (LECHLER) ;
Base réf. 2909041 (LECHLER) ;
Transparent réf.96230 (LECHLER) ;
Cadre Noir Carbone AKZO NOBEL réf. MY/2/9611AV
Jantes couleur Matt Black PEHADUR EINBRENN-
LACK VPCH03352 (Peter Lacke)

Circuit électrique

Il se compose des éléments principaux suivants.
Phare avant :
feu de croisement/feu de route : ampoule H4 (12V – 60/55W) ;
feu de position : n°1 LED (3,1W — 13,5V)
Commandes électriques sur le guidon.
Clignotants :
avant : ampoule 12V RY10W ;
arrière : ampoule 12V RY10W.
Avertisseur sonore.
Contacteurs des feux de stop.
Batterie, 12V-10 Ah, dry.
ALTERNATEUR 14V-490W.
RÉGULATEUR ÉLECTRONIQUE, protégé par un fusible de 30A à côté de la boîte à fusibles (C,Fig. 123).
Démarreur électrique : 12 V - 0,7 kW.
Feu arrière :
Feu de position : 2 LED (3,24W - -12V) ;
feu de stop : 6 LED (7,9W-12V).
Éclairage plaque d'immatriculation :
ampoule : 3 LED (0,67W-13,5V).

Remarque

Pour le remplacement des ampoules voir paragraphe « Remplacement des ampoules des feux de route et de croisement ».

Fusibles

Pour protéger les composants électriques, il y a sept fusibles placés à l'intérieur des boîtes à fusibles et un sur le solénoïde de démarrage électrique. Dans la boîte à fusible il y a deux fusibles de réserve.
Se référer au tableau pour identifier la fonction et l'ampérage.

La boîte à fusibles (A, Fig. 122) est positionnée au-dessous de la selle et est accessible en déposant cette dernière et le cache de la batterie. Les fusibles utilisés sont accessibles en soulevant le couvercle de protection sur lequel sont indiqués l'ordre de montage et l'ampérage.

Légende boîte à fusibles		
Pos	Consommateurs	Val.
1	Key-On	10 A
2	Charges	15 A
3	Tableau de bord	10 A
4	Boîtier électronique	5 A
5	Injection	20 A
6	Moteur ABS	25 A
7	ABS	10 A

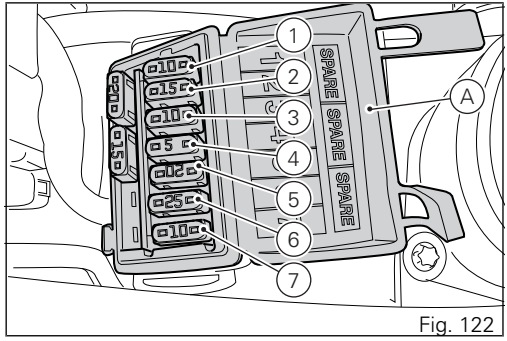


Fig. 122

Le fusible principal (C) est positionné sur le solénoïde de démarrage (D). Pour accéder au fusible il faut déposer le capuchon de protection (E). Un fusible grillé présente une interruption du filament conducteur interne (F).

Important

Pour éviter des risques de court-circuit, couper le contact, clé sur OFF, avant de procéder au remplacement du fusible.

Attention

Ne jamais utiliser un fusible ayant des caractéristiques différentes de celles prescrites. L'inobservation de cette règle pourrait endommager le système électrique ou même provoquer des incendies.

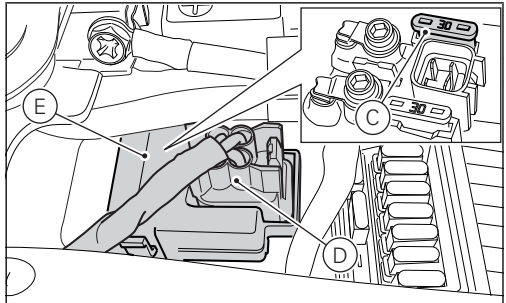


Fig. 123

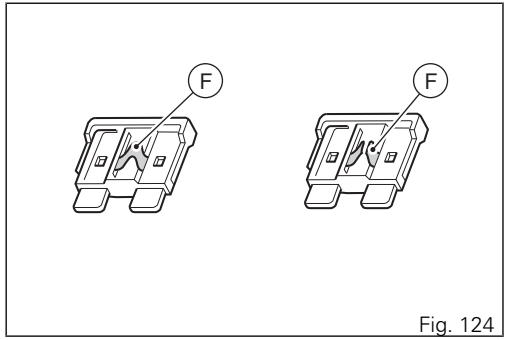


Fig. 124

Légende schéma du circuit électrique / système d'injection

1) Contacteur feu de stop avant
2) Contacteur embrayage
3) Commutateur droit
4) Commutateur à clé
5) Commutateur gauche
6) Boîte à fusibles
7) Chargeur de téléphone portable
8) Module Bluetooth
9) Boîtier électronique ABS
10) Démarreur électrique
11) Solénoïde à fusible
12) Batterie
13) Alarme
14) Régulateur
15) Alternateur
16) Clignotant arrière droit
17) Feu arrière
18) Clignotant arrière gauche
19) Éclairage de la plaque d'immatriculation
20) Unité carburant
21) Masse pompe à carburant
22) Relais principal
23) Relais de la pompe à carburant
24) Sonde lambda verticale
25) Sonde lambda horizontale
26) Bougie horizontale
27) Bobine horizontale
28) Bougie verticale
29) Bobine verticale
30) Injecteur horizontal
31) Injecteur vertical
32) Actionneur potentiomètre (TPS)
33) Actionneur air secondaire
34) Capteur MAP
35) Sonde de température huile
36) Capteur ECT
37) Capteur de vitesse arrière
38) Contacteur béquille latérale
39) Capteur de vitesse enclenchée
40) Contacteur pression d'huile
41) Feu stop arrière
42) Acquisition de données / Diagnostic (DDA)
43) Capteur de tours / phase
44) Sonde de température air
45) Boîtier électronique
46) Moteur pas à pas
47) Capteur de vitesse avant
48) Antenne transpondeur
49) Tableau de bord

50) Poignée chauffante gauche
51) Poignée chauffante droite
52) Clignotant avant gauche
53) Phare avant
54) Clignotant avant droit
55) Avertisseur sonore

Légende couleur des câbles

B Bleu
W Blanc
V Violet
Bk Noir
Y Jaune
R Rouge
Lb Bleu ciel
Gr Gris
G Vert
Bn Marron
O Orange
P Rose

Remarque

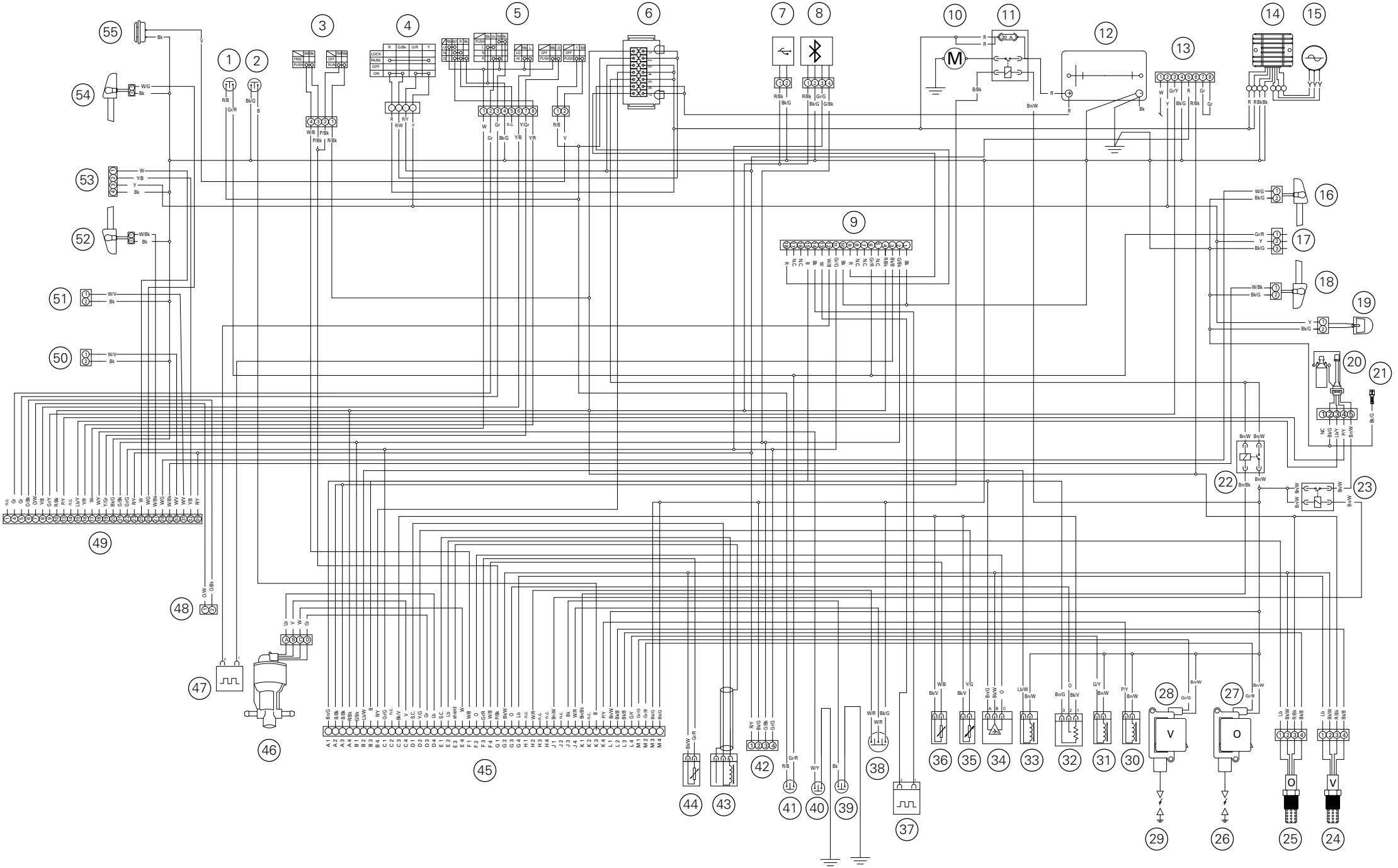
Le schéma du circuit électrique se trouve à la fin de ce manuel.

Mémorandum entretien périodique

Mémorandum entretien périodique

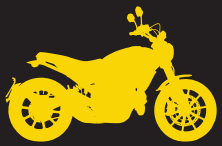
KM	NOM DUCATI SERVICE	KILOMÉTRAGE	DATE
1 000			
12 000			
24 000			
36 000			
48 000			
60 000			

Stampato 06/2015 Cod. 913.7.295.1A



Scrambler

SCRAMBLER DUCATI



cod. 913.7.295.1A

Ducati Motor Holding spa
www.ducati.com

Via Cavalieri Ducati, 3
40132 Bologna, Italy
Ph. +39 051 6413111
Fax +39 051 406580

A Sole Shareholder Company
subject to the Management and
Coordination activities of AUDI AG